Modell Eisen Bahner

JANUAR '93 DM 4,00

ISSN 0026-7422 2A 11059 1/93 DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00

In TT auf Modulen: Die Apfelbahn

In Karlsruhe:

Straßenbahn mit 15 000 Volt



Modell Eisen Bahner TEST

55 4455 von Fleischmann

52 006 von Gützold

In Indien:

Zuckerbahnen

In Fusion:

Spedition Marotzke

Modellbahnwettbewerb Budapest '92

WIKING®

VW KÄFER CABRIOLETS

Ab 1955: Dreizehn VW Cabriolets aus dreieinhalb Jahrzehnten

Seit 1955 erfreuen sich unsere H0-Modelle des VW Cabriolets einer geradezu konstanten Beliebtheit. Zu den zahlreichen Modellausführungen der letzten Jahrzehnte gesellt sich nun eine weitere Farbvariante, die Sie bei Ihrem Fachhändler erhalten.

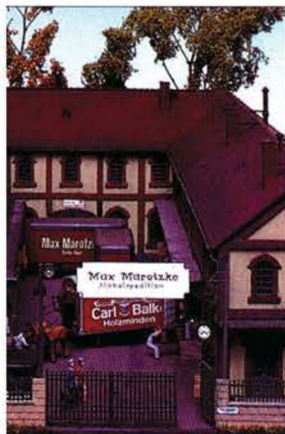


Sommer 1992: **033 01** VW Cabriolet

Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG
Industriestraße 1–3, 1000 Berlin 42

Modell Eisen Bahner

INHALT 1'93



Umzugsorgen? Spedition Marotzke besorgen! Was Marotzkes Sohn von Balkes Tochter will, erfahren wir auf **Seite 46**

VORBILD

MODELL

Zum Titelbild:

Die Freunde des Modellbahnclubs Seehausen in der Altmark nennen ihre Anlage vorbildgetreu „Die Apfelbahn". Nimmt man die Vorbildtreue wörtlich, ist das Ergebnis eine unglaubliche Lademaßüberschreitung. Zwei Möglichkeiten bleiben: Die Ladung stutzen, damit sie durchs Lademaßportal paßt (siehe Titelbild), oder Modelläpfel basteln, in Modellapfelkisten verpacken und in Modellkühlwagen verladen. Foto: KLAWIAN



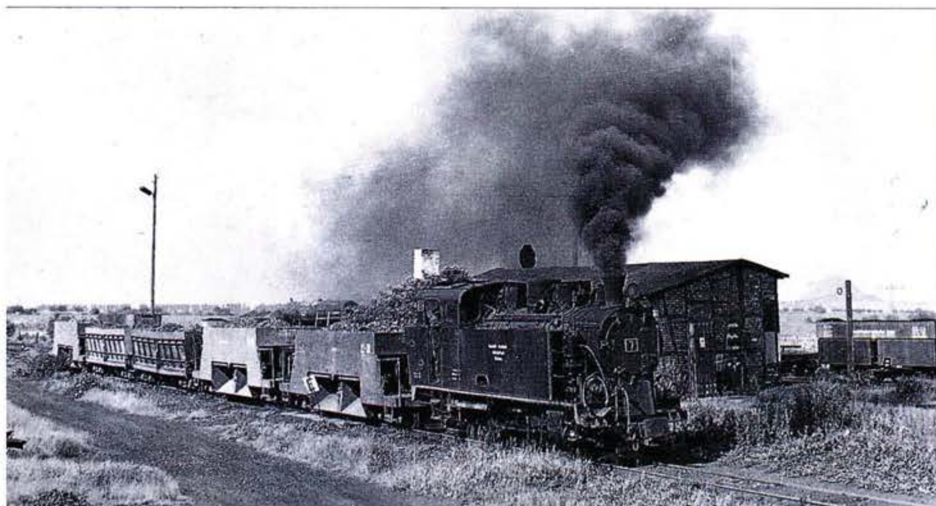


Direkt aus der Produktionshalle auf die MEB-Teststrecke: Die G 8[1] von Fleischmann (Bild) und die 52 006 von Gützold. **Seite 40**

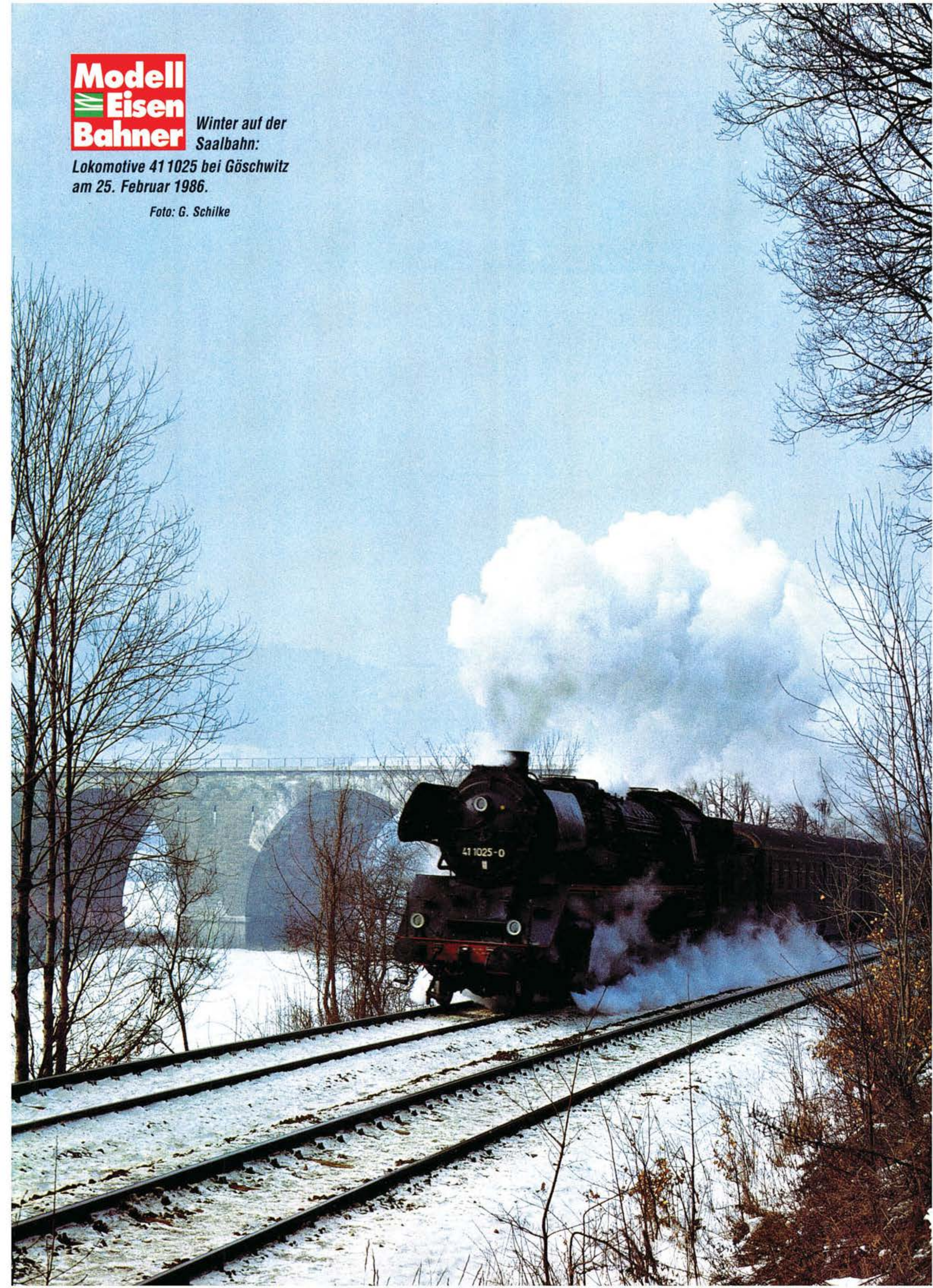
RUBRIKEN



Bahnhof Garmisch-Partenkirchen: Abfahrt in Richtung Zugspitze, Sommer 1992. **Seite 54**



⇦ **Auf 750-mm-Spurweite** fuhr die Bergwerkbahn Kupferschiefer im Mansfelder Land, hier am Helbraer Ernstschacht im Juli 1987. Nun soll sie Museumsbahn werden. **Seite 18**



Winter auf der Saalbahn: Lokomotive 41 1025 bei Göschwitz am 25. Februar 1986.

Foto: G. Schilke

Wir haben ihn wieder einmal, den statistisch erfaßten Leser unseres Blattes. So wird er nach der Umfrage im Heft 7/92 von den Auswertern beschrieben: Er ist ein Gebrüderpaar, O wie Otto und W wie Willi. Willi, der Altbundesrepublikaner, ist mit 41 Jahren der ältere und von Beruf Angestellter; Otto ist 36 Jahre alt und Facharbeiter. Beide halten ihre Freizeitbeschäftigung für teuer, haben Platzprobleme und investieren viel Zeit, zumal sie sich das ganze Jahr über damit beschäftigen; von einer ausgesprochenen Saison, etwa in den Wintermonaten, kann überhaupt keine Rede sein! Klar, daß beide ihre eigene Anlage besitzen, sich allerdings mehr noch für das Sammeln von Fahrzeugen interessieren. Beide sind auch dem Modell mehr zugetan als dem Vorbild, was allerdings gar nicht heißt, daß die Vorbildtreue etwa eine untergeordnete Rolle spiele. Schließlich fotografieren bzw. filmen sie das Vorbild leidenschaftlich gern. Was mich verwundert, ist ihre geringe Lust zur Teilnahme an Exkursionen und Sonderfahrten. Dafür lieben sie Besuche in Verkehrsmuseen und lesen ebenso gern Bücher über die Eisen- und die Modellbahn. Wohl in der Bahn, wie es scheint, denn das Reisen mit der Eisenbahn mögen sie. Eigenartig bei beiden ist auch der Vorbehalt gegen das Vereinswesen. Lieber drängeln sie sich auf Ausstellungen und Messen. Und danach erzählen! Zuhörer finden sie wohl immer im Kollegenkreis, denn Zuhören bei Gesprächen übers Hobby tun Willi und Otto nicht so gern. Wie den beiden unsere Zeitschrift gefällt? Na ja, zumindest ist ihre Meinung einhellig – und so übel finden sie uns nun auch wieder nicht. Über Einzelheiten denken wir an den Feiertagen gründlich in besinnlicher Stunde nach.

In drei Jahren deutscher Einheit hat sich bereits manches wiedereingerenkt, was gründlich auseinanderdividiert war. Aber daß sich unser Gebrüderpaar im Bereich des Modellbahnhobbys wie ein Ei dem anderen gleicht, hatte ich nicht erwartet; sonst wäre die Auswertung auch nicht differenziert nach alten und neuen Bundesländern vorgenommen worden.



Natürlich gibt es Unterschiede, schließlich lebten beide zu lange getrennt unter unterschiedlichsten Marktbedingungen. Und wie das mit dem Tauschen von Modellbahnartikeln war, weiß jeder aus der Vergangenheit selbst. So zählt Otto heute 39, Willi 65 Lokomotiven in seiner Sammlung, Otto 114 und Willi 200 Wagen, und Ottos Anlage ist sechs, Willis hingegen zehn Quadratmeter groß. Ja, und Willi bevorzugt neben H0 und N auch noch das Dreileitersystem. Während Otto all die Jahre mit TT und H0 viel bastelte, kaufte Willi lieber. Neuerdings beginnt Otto aber auch an N Geschmack zu finden.

Otto und Willi haben ein gemeinsames Elternhaus. Der Kontakt war in den vergangenen 40 Jahren locker, der Drang zueinander groß. Erstaunlich, wie viel gemeinsame Bande übriggeblieben sind. Um das weitere Schicksal der beiden braucht uns nicht bange zu sein: Beide Brüder halten die Modelleisenbahn für eine Freizeitbeschäftigung mit Zukunft.

In diesem Sinne, liebe Leser, wünsche ich Ihnen im Namen der Redaktion und der Geschäftsleitung ein friedliches, gesundes, hobbyfreundliches Jahr 1993!

Fritz Borchert

FAHRPLAN Modell Eisen Bahner Ausstellungen, Termine, Markt

16./17.1. Modellbahnausstellung
verschiedener Nenngrößen im Pädagogischen Zentrum 1 des Albert-Einstein-Gymasiums, Am Schulzentrum, W- 4044 Kaarst 1 (bei Neuss/Düsseldorf)
Öffnungszeiten:
16.1. 11 bis 18 Uhr, 17.1. 10 bis 17 Uhr.
Info:Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft Kaarst, R. Cramer, Gilbachweg 5, W- 4044 Kaarst.

23./24.1. Sonderfahrten
mit 50 3695, 50 3708 und stilechten Zügen der letzten Einsatzjahre auf stillgelegten Strecken im Raum Oschersleben.
Info/Veranstalter: Eisenbahnfreunde Traditions Bw Staßfurt e.V, IG Dampflokomotive 50 3708-0 Halberstadt, T. Schmidt, Keplerstr. 7, O- 4320 Aschersleben.

BEF-Studienfahrten
23.1. mit Dampf nach Pommern, drei verschiedene Dampfloks Berlin -Stettin -Grifice,Schmalspurdampf auf den Pommerschen Kleinbahnen.
13.3. Sonderzug mit 38 205 und 86er in Sachsen; Cranzahl - Oberwiesenthal.
8.-12.4. Ostern zwischen Schwerin und Kühlungsborn, das traditionelle Programm der Rbd Schwerin.
Info:BEF-Studienfahrten, Stresemannstr. 30, W-1000 Berlin 61, Tel: 030/2511081, Fax: 030/2514186.

Unterwegs mit den Eisenbahnfreunden Helmstedt
28.-31.1. mit VT 08 von Helmstedt über Braunschweig, Peine, Lehrte, Hildesheim, Elze, Kreiensen, Göttingen, Bebra, Gotha nach Oberhof, inkl. Rahmenprogramm, Übern/HP im Hotel Panorama, Ausflugsprogramm.
5. -11.5. Sonderfahrt in Regelzügen von Helmstedt nach St. Wolfgang mit Dampfzugfahrt auf den Schafsberg (Zahnradbahn der ÖBB), Ausflugsprogramm.
6. - 15.7. Sonderfahrt mit Glacier- und Bernina-Express. Von Helmstedt,über Hannover, Mannheim Basel SBB, mit der BLS nach Brig,weiter mit der Visp - Zermatt-Bahn nach Herbriggen, Zermatt mit der Gornergratbahn, mit dem Glacier-Express von Herbriggen nach St. Moritz, mit dem Bernina-Express nach Tirano, Ausflüge mit Bergbahnen.
12. -21.8. Sonderfahrt nach Vitznau/Schweiz in Regelzügen ab Helmstedt über Hannover, Mannheim, Basel SBB nach Luzern, weiter mit Schiff nach Vitznau, Fahrten mit der Rigi-Bahn, Ausflug zum Pilatus.
Info: Eisenbahnfreunde Helmstedt, Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, W- 3333 Büddenstedt, Tel: 05352/6471.

30.1. Winterdampf im Thüringer Wald
mit VT 12 des Verkehrsmuseums Nürnberg und Dampflok 58 311 (G 12) der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. vor dem Erfurter Traditionszug der DR. Abfahrt ca. 6 Uhr ab Stuttgart, Ankunft ca. 22.30 in Stuttgart. Anmeldeschluß 16.1.93.
Info: Eisenbahnclub ADLER e.V., Tannenbergstr. 9, W- 7000 Stuttgart 50, Tel: 0711/548628, Fax: 0711/548277.

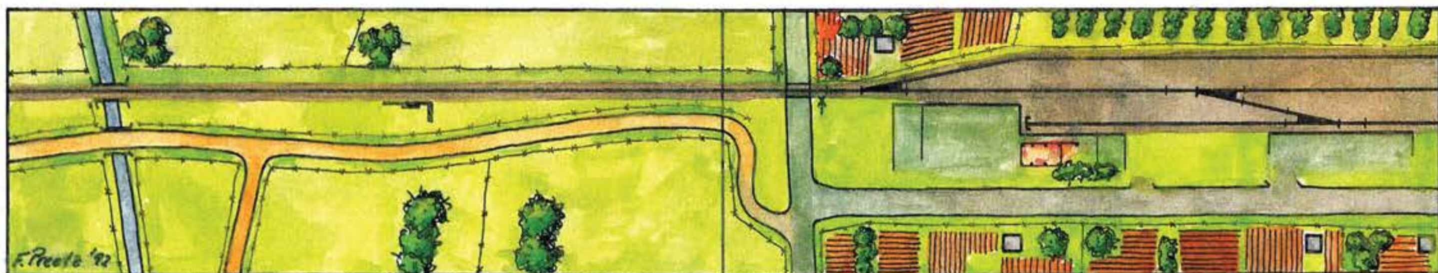
14.2. Winterfahrt
mit 89 6237 um 12.30 Uhr ab Preuß. Oldendorf nach Holzhausen-Heddinghausen, um 13 Uhr ab Holzhausen-Heddinghausen und um 13.15 Uhr ab Preuß. Oldendorf nach Hunteberg. Rückkehr gegen 16.20 in Preuß. Oldendorf , gegen 16.40 in Holzhausen-Heddinghausen. Scheinanfahrten, Züge bewirtschaftet.
Info: Museums-Eisenbahn Minden e.V., Postfach 2751, W- 4950 Minden.

Studienreise nach Bulgarien
vom 27.3. bis 3.4., Reisepreis 2 980.- DM für folgende Leistungen:
Hin- und Rückflug ab Frankfurt/M nach Sofia, Mittelklassehotel/Vollpension, Einzelzimmer gegen Aufpreis, Dampfsonderzüge gemäß Detailprogramm, Fotohalte, Scheinanfahrten.
Nicht im Reisepreis enthalten: Visakosten, ca 70.- DM, bei Einreise am Flughafen in Sofia zu entrichten. Gültiger Reisepaß nötig.Anmeldeschluß: 15. Februar 93. Der Anmeldung ist eine Anzahlung von 500.- DM per V-Scheck beizufügen.
Info/Anmeldung: Förderverein Wupperschiene e.V., FWS Studienreisen, D. Kössler, PF 13 22 35, W-5600 Wuppertal 1. Tel: samstags v. 10 bis 17 Uhr, 02191/669636.

Raw Görlitz
lädt am 15. Mai, 10. Juli und 16. Oktober 1993 zu Werkbesuchen und Mitfahrten auf dem Führerstand von Schmalspurlokomotiven ein.
Foto- und Videoaufnahmen sind möglich.
Anmeldungen sind unter Raw Görlitz, Friedrich-List-Straße 20, O- 8903 Görlitz möglich.

Die Apfelb

Wiesen, Weiden und Bachdurchlässe sind charakteristische Landschaftsformationen der Altmark, von den Seehausener Modellbahnern gekonnt nachgebildet.



...hn

Äpfel sind wichtige Anbaukulturen in der Altmark. Kilometerweit ziehen sich riesige Plantagen entlang der Straßen und Eisenbahnen hin, von denen eine die „Apfelbahn“ genannt wird.

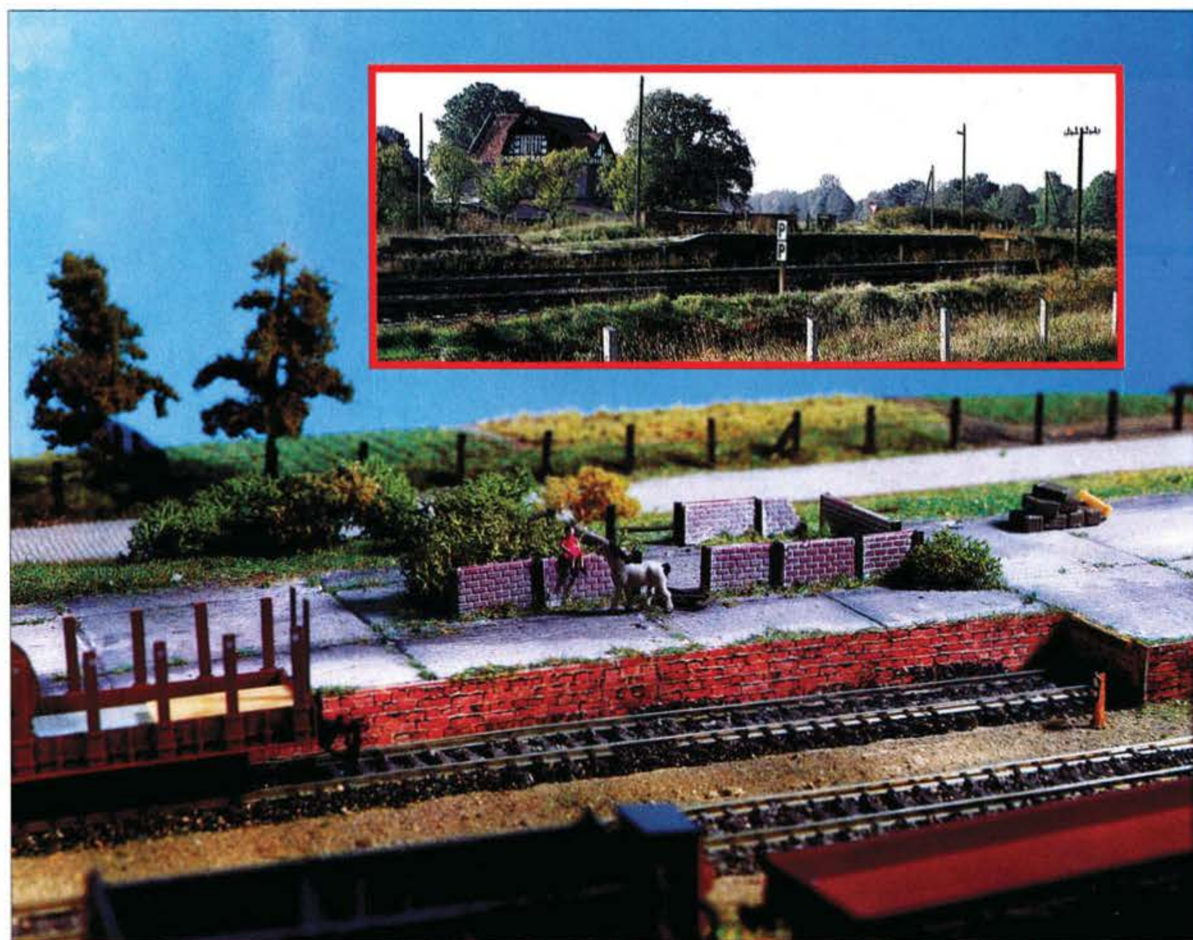


Nicht nur auf riesigen Plantagen züchten die Altmärker Boskop und den Gelben Köstlichen. Auch in den Schrebergärten dominiert der Apfelbaum.

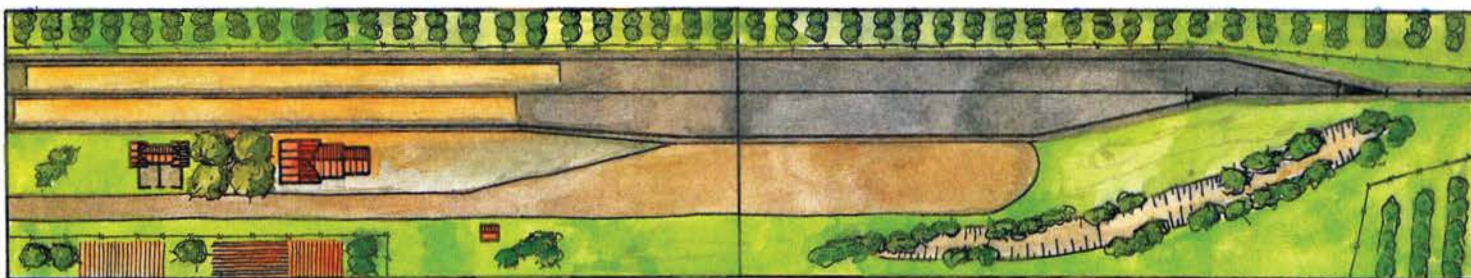
Dort, wo die Altmark im Westen in die Lüneburger Heide übergeht, liegt Salzwedel. Bereits frühzeitig eisenbahntechnisch erschlossen, – 1870 wurde Salzwedel an die Fernbahnstrecke Berlin–Bremen angebunden – lagen die Hauptanstrengungen der verkehrstechnischen Erschließung dieser mittelalterlichen Salzhandelsmetropole hauptsächlich in westlicher (Uelzen, Hamburg) und südlicher Richtung. Nur die Anbindung an die Eisenbahnen im Nordosten ließ über 50 Jahre auf sich warten: Erst 1922 erfolgte die Eröffnung der Strecke Salzwedel - Wittenberge; einer eingleisigen Nebenbahn, die seit ihres Bestehens von großer Bedeutung und namhaften Zügen träumte. Diese Bedeutung blieb der Strecke jedoch versagt, und daß sie in den 70er Jahren nicht der Abbauwut der Verkehrsträgerwechsler zum Opfer fiel, mag wohl daran gelegen haben, daß sie auf grund ihres Ost-West-Richtungsverlaufs in Grenznähe stets das besondere Interesse der Militärs gefunden hatte und in deren strategischen Plänen sicher eine wichtige Rolle spielte. So fand eine Gruppe von Modelleisenbahnern aus der Kreisstadt Seehausen die Apfelbahn vor, als sie sich 1985 in einer Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Modelleisenbahner-Verbands (DMV) zusammenfand, um die Eisenbahnen ihrer nächsten Umgebung in Modulbauweise nachzugestalten.

Anlagenplanung

Wenn Modelleisenbahner eine Gemeinschaftsanlage nach existierenden Vorbildern planen, sehen sie sich zunächst auf dem heimatlichen Bahnhof um. So



Die gemauerte Umfassung an der kombinierten Kopf- und Seitenrampe ist so alt wie die Bahn.



03 Empfangsgebäude Bahnhof Krüden

04 Ladestraße



Der Bahnhof Krüden an der Apfelbahn ist ein Standard-Projekt aus den 20er Jahren. Alle Bahnhöfe dieser Bahn haben ähnliche Empfangsgebäude.

auch die Seehausener. Und weil die Modulbauweise von Anfang an vorgesehen war, fädelte man die künftige Anlagenplanung an der Vorbildstrecke Osterburg – Wittenberge auf. Zwischen Seehausen und Geestgottberg sollte die Hauptbahn nachgebildet werden. In stark verkürztem Maßstab zwar, aber dennoch mit der vorbildgetreuen Nachbildung wesentlicher Motivelemente, wie der Blockstelle Vielbaum, der Alandbrücke und dem Nebenbahnabzweig in Geestgottberg in Richtung Salzwedel.

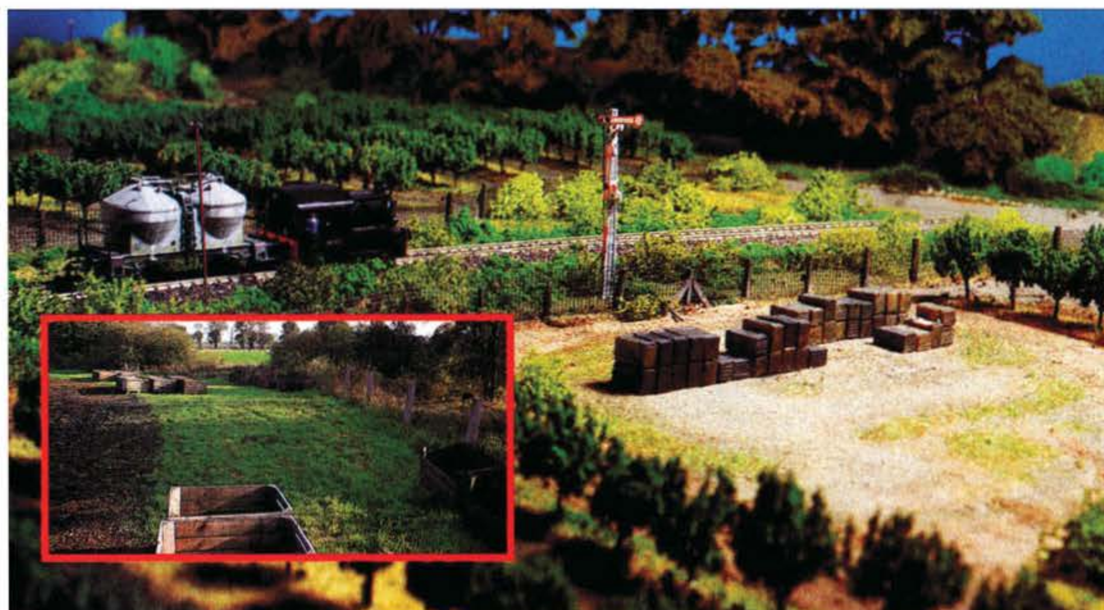
Diese Nebenbahn mit ihren bienenumsummten Apfelplantagen reizte auf einmal die Seehausener Modellbahnfreunde viel mehr, als die ursprünglich zuerst zum Bau vorgesehene Hauptbahn. Damit schuf man sich gleichzeitig die Möglichkeit, Erfahrungen im Anlagenbau zu sammeln, an einem Objekt, das zum Probieren wie eigens geschaffen erschien.

Auch bei der Wahl der Nenngröße und der Modellbahnepoche ließen sich die Modellbahnbauer von recht pragmatischen Überlegungen leiten. Jede Modellbahnanlage erfordert Kompromisse, insbesondere was die Gleis- und Bahnhofslängen betrifft. Ohne Verkürzungen geht´s nun mal nicht, und das besonders, wenn die gesamte Strecke in handliche Module aufgeteilt ist. Im Ergebnis all dieser Überlegungen fiel die Entscheidung zugunsten der Nenngröße TT. Ein vertretbarer Verkleinerungsmaßstab, der auch noch Raum bietet zu detaillierter Anlagengestaltung. – Als Epoche wählten sie den Anfang der 80er Jahre in






Ziegenstall und Schweinekoben gehörten zu den Dienst-Wohngebäuden der Preußischen Staatsbahn.



Wie entstehen Modell-Apfelbäume? Man drille 100 Kupferlitzen und bestreue sie mit Laubflocken.

der Altmark. Die Strecke Stendal–Wittenberge wird gerade elektrifiziert, die Nebenbahn Salzwedel–Geestgottberg behält ihren verträumten Charakter. Beste Voraussetzungen zum Einstieg in den modularen Anlagenbau also. Inzwischen sind 15 Meter dieser reizvollen Nebenbahn fertiggestellt. Die Bauvorbereitung für den Bahnhof Geestgottberg, der immerhin in TT acht Meter lang sein wird, steht unmittelbar bevor. Das Ziel, 1999 zum 150jährigen Streckenjubiläum die fertiggestellte Modulanlage zu präsentieren, verleiht der kleinen Gemeinde der Seehausener Modellbahnfreunde (noch) stets neue Impulse und viel Enthusiasmus.

Baukonstruktionen

Die Grundplatten bestehen aus Wabenkernplatten, die 1630 mm lang und 590 mm breit sind. Darauf ist ein 40 mm hoher Leistenrahmen geschraubt, der einerseits diese Wabkernplatte verstärkt und andererseits Platz schafft für die Unterbringung der Weichenantriebe, Relais und der Verkabelung. Auf dieser Konstruktion erfolgt die Befestigung des Gleisunterbaus und des Geländes. An der Unterseite der Module befinden sich in den Platten Aussparungen, um die gute Zugänglichkeit der Schaltbauteile zu gewährleisten.

Als Trassenbretter dienen 5 mm dicke Sperrholzstreifen, die in Gleismitte durch Unterzüge aus Holzleisten verstärkt werden. Die Höhe dieser Leistenunterzüge beträgt etwa 40 mm, so daß diese bei geländegleichem Trassenverlauf (Höhe ±0) auf der Wabkernplatte aufliegen. Den Bettungskörper stellen 4 mm dicke Streifen von Spanplatten dar, die an den Seiten etwa unter 45° abgeschrägt sind. Das Gleismaterial der freien Strecke stammt von der Firma Pilz (Flexgleis), die Weichen wurden aus Bausätzen der Firma Krüger zusammengebaut. Als Weichenantriebe fanden die Universalantriebe von Roco Verwendung. Sämtliche sichtbaren Gleise wurden mit Faller-Schotter nach der Leimwasser-Spülmittel-Methode eingeschottert.

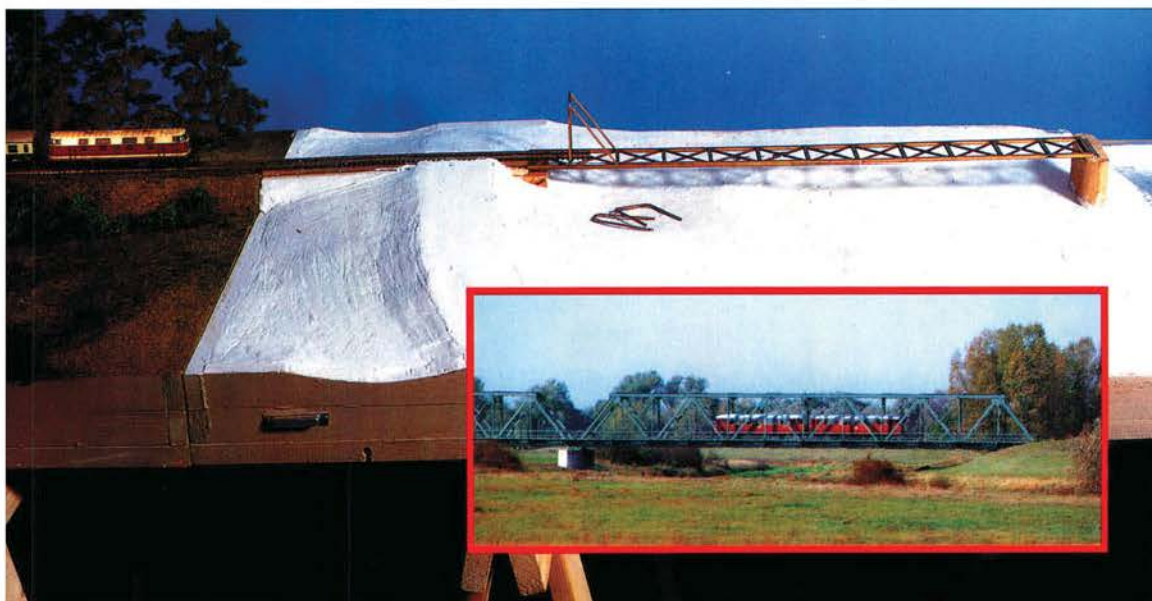
Das Gelände besteht in seiner Urform aus Schaumpolystyrol. Grob vorgeschichtet, wurde es anschließend mit Messer und Raspel sowie mit viel Phantasie in seine endgültige Form gebracht und mit Geländespachtel überzogen. Da sämtliche Gewässer aus Gießharz (zum Teil noch unter Verwendung von Hobby-Plast aus alten Beständen) bestehen, wurden die Flüsse und Teiche mit einer Trennschicht aus Aluminiumfolie gegen das geländegestaltende Styropor isoliert. Für die Wiesen wurden Geländematten verwendet, die zu den am meisten verbreiteten Geländebaumaterialien in der ex-DDR gehörten.

Nach der Wende wurde davon manches wieder abgerissen. Büsche, Sträucher und Geländeübergänge wurden mittels diverser Foliagen dargestellt und für einzelstehende Bäume wurden sogar Woodland-Bausätze beschafft. Nur die niedrigwachsenden Apfelbäume sind im Modell nicht handelsüblich. Also drillten die Clubmitglieder sie aus Kupferdraht selbst und belaubten ➪



07 Brücke über den Aland | 08 Ackerflächen

Nüchtern und phantasielos: Die Straßenbrücke der B 189 über die Apfelbahn ist eine Stahlbetonkonstruktion, die im Modell exakt nachgebildet wurde.



Fotos: KLAWIAN

Blick hinter die Kulissen: Bereits in der Bauphase macht die Brücke über die Aland einen imposanten Eindruck.



09 Brücke der Bundesstraße 189

sie mit Kunststoffflocken und roten Schaumstoffkügelchen. Über 500 Stück!

Elektrik

Nach Fertigstellung der Anlage werden alle Module von drei Gleisbildstellpulten aus gesteuert, die jeweils mit zwei Fahrtrafos ausgerüstet sind. Damit wird jedem der drei Bahnhöfe (Seehausen, Geestgottberg und Krüden) ein Stellpult zugeordnet, mit dem nicht nur der Bahnhofsbereich bedient wird, sondern auch die anschließenden Streckenmodule. Jedes Modul wird direkt an das Stellpult angeschlossen, was über 21polige Steckverbindungen und Fernmeldekabel geschieht. Ein Weiterschleifen von elektrischen Verbindungen von einem Anlagenteil zum anderen erfolgt nur in Ausnahmefällen zur Fahrstromeinspeisung. Das erleichtert im Ausstellungsbetrieb die Fehlersuche. Ein Nachtbetrieb ist auf der Anlage nicht vorgesehen.

Resümee

Bisher verkehren auf der Anlage nur Erzeugnisse der Berliner TT Bahn Zeuke. Im Original oder im frisierten Zustand. Doch neue Modelle aus Kleinserien sind bereits in Arbeit.

Stets soll jedoch der Charakter der Altmarkanlage am Ende der 70er Jahre gewahrt bleiben. Und um die Erfahrungen anderen Modelleisenbahnern mitzuteilen, wird bereits eine Baubeschreibung vom Empfangsgebäude des Bahnhofs Krüden von uns zur Veröffentlichung vorbereitet.

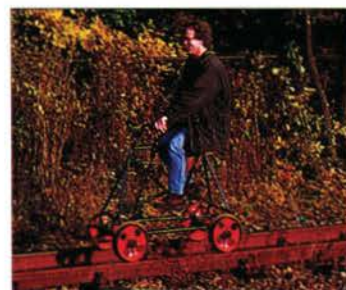
Friedhelm Preetz



PARADE auf 600-mm-Spur

Das hätten sich die einst Verantwortlichen der Berliner Pioniereisenbahn nicht träumen lassen: Eine Feldbahnparade mit fast ausschließlich historischen Fahrzeugen.

Star der Feldbahnparade war ohne Zweifel die MERAPI (Dn2t, Hanomag, 1925/10409). Von 1925 bis 1984 verkehrte sie auf einem 700-mm-spurigen Zuckerrohrbahnnetz der Insel Java und wurde 1988 in Deutschland auf 600 mm umgespurt. Die in Mühlenstroth beheimatete Maschine bleibt bis Ende 1993 bei der Parkeisenbahn Berlin.



Dieses Schienenfahrrad gehört zu den Raritäten des Feldbahnmuseums in Frankfurt (Main) und wurde unter Verwendung von Originalteilen 1982 gebaut. Fahrzeuge dieser Art waren und sind noch heute auf Bergwerksbahnen anzutreffen.





Deutz-Diesellokomotive der Schmalspurfreunde Berlin e.V. Bis 1987 wurde die Maschine des Typs OMZ 117 aus dem Jahre 1939 beim Deichbau auf der Insel Hiddensee verwandt.



Der einzige nachgebaute Reisezugwagenkasten für die 600-mm-Spur der DR auf einem Fahrgestell aus dem Jahre 1911 mit der Beschriftung von 1958. Das 1962 nach Berlin abgegebene Fahrzeug erhielt später im Raw Schöneweide Fenster aus S-Bahnwagen der früheren Baureihe 276.0 und befindet sich heute im Besitz der Schmalspurbahn-Freunde Berlin e.V.

Bis Ende März 1993 rollt die Parkeisenbahn Berlin noch unter Obhut der Deutschen Reichsbahn (s. MEB 9/91, S. 21). Schon jetzt fehlt es neben der Kinder- und Jugendarbeit nicht an Bemühungen, auf dieser erhaltenswerten Bahnanlage einen abwechslungsreichen Betrieb zu gestalten. Zu einem Höhepunkt zählte das hier am 31. Oktober und 1. November 1992 organisierte II. Internationale Feldbahntreffen. 112 Feldbahnfreunde aus 42 Vereinen, die in Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Niederlanden zu Hause sind, tauschten nicht nur Erfahrungen aus, sondern halfen mit, eine einmalige Feldbahnparade auf die Beine zu stellen: Insgesamt 15 Züge bzw. Eisenbahnfahrzeuge! Von einem Vierkuppler, der einst auf der Insel Java verkehrte, über den einzigen von der Deutschen Reichsbahn neu aufgebauten Personenwagen der 600-mm-Spur aus dem Jahre 1957 (Netz Friedland) über verschiedenste Diesellokomotiven bis zum „Lorenknecht“ – einer 1952 gebauten Feldbahnzugmaschine – war alles zu sehen, was in zurückliegenden Jahrzehnten das Bild zahlloser Bahnen dieser Spurweite ausmachte. Rund 15 000 Besucher kamen an den beiden Tagen in das Berliner Freizeit- und Erholungszentrum, um das Spektakel mitzuerleben.



Die Schmalspurbahn-Freunde Berlin e.V. zeigten diesen Bauzug mit Feldbahnwagen unterschiedlicher Bauart. Die Diesellok des Typs Ns 1 wurde 1954 vom LKM Babelsberg gebaut und mit der Fabriknummer 247480 ausgeliefert. Bevor die Maschine nach Berlin gelangte, gehörte sie den Britzer Eisenwerken bei Eberswalde.

Fotos: Machel

Für den historisch interessierten Gast präsentierte sich im Palast des FEZ eine übersichtlich gestaltete Ausstellung rund um das Thema Feldbahn.

wdm

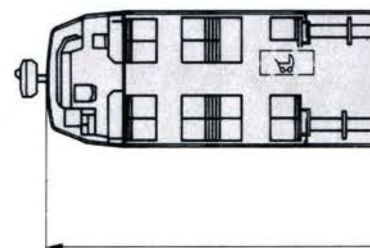
Straßenbahn mit 15 000 Volt!

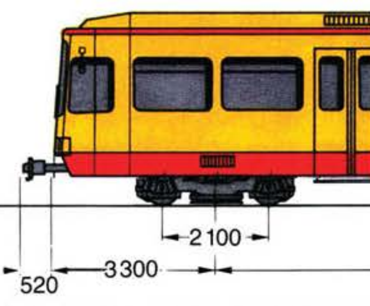
Ein neues Zeitalter im schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr wurde am 25. September 1992 in Karlsruhe eingeläutet. Mit der Anbindung des Karlsruher Straßenbahnnetzes an das Bundesbahn-Schienennetz und dem Einsatz von Zwei-System-Straßenbahnzügen können Schienenbenutzer von Bundesbahnhöfen im Karlsruher Umland jetzt ohne Umsteigen bis zu den Straßenbahn-Haltestellen in der Fußgängerzone durchfahren.

Eröffnet wurde diese neue Form des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs auf der Bundesbahnstrecke von Karlsruhe nach Bretten. Auf dieser Strecke, die bisher von Nahverkehrs- und Eilzügen der Deutschen Bundesbahn bedient wurde, verkehren seit dem 25. September auch Stadtbahnzüge der Karlsruher Verkehrsbetriebe/Albtal-Verkehrs-Gesellschaft, die am Bahnhof Durlach zwischen DB-Netz und Stadtbahnnetz wechseln.

Weitsichtiges Konzept

Die Karlsruher Stadtbahn entwickelte sich aus der herkömmlichen Straßenbahn, die seit über 100 Jahren den öffentlichen Nahverkehr in Karlsruhe prägt. Alle Straßenbahnen fahren durch die Kaiserstraße, der lebendigen Fußgängerzone in der Fächerstadt. Dort sind wie auf einer Perlenschnur alle wichtigen Aktivitäten einer Großstadt aufgereiht - zahlreiche Kaufhäuser, Einzelhandelsgeschäfte, Banken, Restaurants, Kinos und nicht zuletzt viele Behörden und Verwaltungen mit tausenden von Arbeitsplätzen und zigtausenden von Besuchern. Kein Wunder, daß 60 Prozent aller Fahrgäste dort ihr Ziel haben. In der Rushhour fährt in jeder Minute pro Richtung ein Straßenbahnzug, teilweise mit zwei Wagen gekuppelt. Bei diesem stark gebündelten Verkehrsstrom ist die Schiene leistungsfähiger, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher als der Omnibus. Die Straßenbahn fährt in Karlsruhe weitgehend auf eigenem Gleiskörper; damit werden die Behinderungen durch den Individualverkehr auf ein Minimum reduziert. Immer mehr Signalanlagen werden auf die Belange der Straßenbahn abgestimmt, d. h., sie erhält an den Kreuzungen, wo immer dies verkehrstechnisch sinnvoll und möglich ist, automatisch Vorfahrt. Damit gleicht sie den Nachteil, alle 400 m bis 500 m an den Haltestellen zu stoppen, wieder aus. Der Fahrplan ist leicht merkbar, alle Linien fahren im Takt. Der Omnibus wird nicht als Konkurrenz angesehen, sondern als sinnvolle Ergänzung zur Schiene. Er bedient die schwächer besiedelten Stadtteile, an geeigneten Haltestellen bestehen auch Umsteigemöglichkeiten zur





Straßenbahn. In den letzten Jahren wurde das Straßenbahnnetz in Karlsruhe kräftig ausgebaut, und günstige Tarifangebote, wie die übertragbare Umweltkarte oder die familienfreundliche Citykarte, machten die öffentlichen Verkehrsmittel noch attraktiver.

Die Karlsruher Stadtbahn macht aber nicht an den Grenzen der Fächerstadt halt, sie fährt weit in die Region hinaus. Der öffentliche Nahverkehr darf sich nämlich nicht in erster Linie an Gemeindegrenzen, sondern muß sich an den Verkehrsströmen orientieren. So hat die Stadt Karlsruhe bereits Ende der 50er Jahre die Albtalbahn übernommen und mit dem Karlsruher Straßenbahnnetz verbunden. Später wurde die Hardtbahn, eine ehemalige Bundesbahn-Strecke, für den Personenverkehr „reaktiviert".

Der Erfolg ließ nicht auf sich warten: Zwischen 1985 und 1991 stiegen die Fahrgastzahlen von 54,8 auf 73,1 Millionen im Jahr an, dies entspricht einer Steigerung von 33,4 Prozent.

Anders geht es den Nahverkehrskunden der Deutschen Bundesbahn, zum Beispiel aus Bretten, Wörth oder Rastatt. Auch diese haben überwiegend ihr Ziel in der Karlsruher Innenstadt. Dort gibt es aber keinen Bahnhof. Die DB-Bahnhöfe liegen alle peripher zur Innenstadt; die Fahrgäste müssen daher zur Weiterfahrt in die Straßenbahn umsteigen. Der Weg vom Bahnsteig über Treppenauf- und -abgänge durch die Bahnhofshalle zur Straßenbahn ist aber zeitaufwendig und beschwerlich. An der Haltestelle muß man dann auf die nächste Straßenbahn warten. Und ein

km	Zug		4813 2.	E 3311	4815 2.	4915 2.	4817 2.	4917 2.	7667	Bus	E 3313	8761 2.	4819 2.	4919 2.	Bus	4977 2.	4821 2.
	von																† Bad Herrenalb
0	Karlsruhe Hbf		Ⓐ 7 36	X 8 18	X 8 16	† 8 16	X 9 16	† 9 16			X 10 18		X 10 16	† 10 16		† 10 46	11 16
5	Karlsruhe-Durlach	[4]	7 54	8 23	8 34	8 34	9 34	9 34			10 23		10 34	10 34		11 04	11 34
7	Grötzingen	[3]	7 58	|	8 38	8 38	9 38	9 38			|		10 38	10 38		11 08	11 38
8	x Oberausstraße		7 59		8 39	8 39	9 39	9 39					10 39	10 39		11 09	11 39
14	x Jöhlingen West		8 04		8 44	8 44	9 44	9 44					10 44	10 44		11 14	11 44
15	x Jöhlingen		8 05		8 45	8 45	9 45	9 45					10 45	10 45		11 15	11 45
17	Wössingen	O	8 08		8 48	8 48	9 48	9 48					10 48	10 48		11 18	11 48
	Wössingen		8 11		8 51	8 49	9 51	9 49					10 51	10 49		11 26	11 51
21	Dürrenbüchig		8 14		8 54	8 52	9 54	9 52					10 54	10 52		11 29	11 54
22	Rinklingen		8 16		8 56	8 54	9 56	9 54					10 56	10 54		11 31	11 56
24	**Bretten** Bf	771 [3] O	8 19	8 39	8 59	8 57	9 59	9 57			10 39		10 59	10 57		11 34	11 59
	Bretten Bf		8 20	8 40	9 00	8 58	10 00	9 58		† 10 10	10 40		11 00	10 58	X 11 34	11 35	12 00
25	Bretten Stadtmitte		8 21	8 42	9 01	8 59	10 01	9 59			10 42		11 01	10 59		11 36	12 01
26	Bretten Wannenweg		8 22		9 02	9 00	10 02	10 00					11 02	11 00		11 37	12 02
27	Bretten Schulzentrum		Ⓐ 8 23		X 9 03	† 9 01	X 10 03	† 10 01					X 11 03	† 11 01		† 11 38	12 03
28	Gölshausen	[3]	O 8 26		O 9 06	O 9 04	O 10 06	O 10 04	X 10 10	10 17			O 11 06	O 11 04	11 41	O 11 41	O 12 06
32	Bauerbach			8 49					10 15	10 20	10 49				11 45		
36	Flehingen			8 53					10 19	10 27	10 53				11 51		
39	Zaisenhausen			8 57					10 23	10 32	10 57				11 57		
42	Sulzfeld			9 02					10 27	10 34	11 01				12 04		
48	**Eppingen**	713 [3] O		X 9 07					X 10 32	† 10 50	11 06				X 12 15		
	Eppingen			9 08							X 11 07	Ⓐ 12 22					
55	Gemmingen			|							|	12 29					
58	Stetten am Heuchelberg			9 18							|	12 32					
61	Schwaigern (Württ)			|							11 18	12 40					
64	Leingarten West			|							|	12 45					
66	Leingarten			9 24							11 24	12 48					
72	**Heilbronn** Hbf	780, 781 [4] O		X 9 30							X 11 30	Ⓐ 12 54					
	nach																

Ⓐ = X außer ⑥
Ⓑ = täglich außer ⑥
Ⓒ ⑥ und †

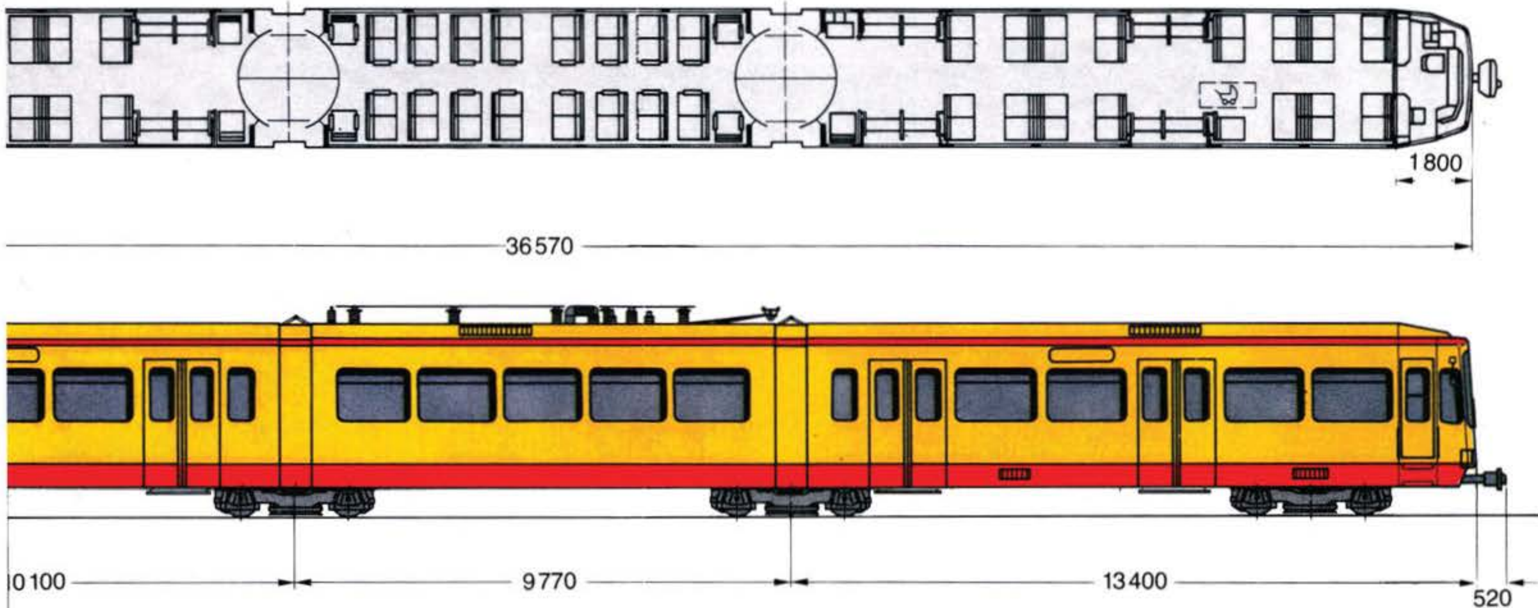
[S] - Stadtbahnwagen, an/ab Bahnhofvorplatz, Übergangszeit in Karlsruhe Hbf 10 Minuten, fährt über Karlsruhe Marktplatz, Mitnahme von Fahrrädern nicht möglich
[S] - weitere Züge siehe 701, 770 und Fahrplan der AVG
x = Bedarfshalt

Kursbuchstrecke 712 Karlsruhe–Bretten–Eppingen–Heilbronn; Ausschnitt.



neues Ticket lösen. Kein Wunder, daß der Verkehrsanteil bei den Bundesbahnstrecken weitaus niedriger ist als bei den regionalen Straßenbahnverbindungen. Daher sannen die Verkehrsplaner von AVG und DB darüber nach: Kann man auch für die Bundesbahnfahrgäste aus der näheren Umgebung attraktive Verbindungen in die Karlruher City schaffen? Wenn schon die Bundesbahn mit ihren Dieseltriebwagen oder lokbespannten Zügen nicht in die Fußgängerzone fahren kann, warum holen die Stadtbahnzüge die Fahrgäste nicht auf der Bundesbahnstrecke ab und bringen sie zu ihrem Ziel in der Innenstadt?

Voraussetzung für diesen kundenfreundlichen Bahn-Service waren allerdings die weitreichenden technischen Entwicklungen. Schließlich müssen die Straßenbahnzüge sowohl mit der 750-Volt-Gleichspannung des üblichen Straßenbahnnetzes als auch mit der 15 000-Volt-Wechselspannung der Bundesbahn klarkommen. Das Mannheimer Unternehmen ABB Henschel entwickelte die elektrische Ausrüstung dieser je Fahrzeugeinheit vier Millionen Mark teuren Strassenbahnzüge, die Wagenkästen stammen aus der Produktion der ➪



Düsseldorfer Waggonbau-Konzerns Duewag.
Gefördert wurde die Entwicklung vom Bundesministerium für Forschung und Technologie.

Vollbahntechnik im Straßenbahnwagen

Im Gegensatz zu den bisherigen Fahrzeugen handelt es sich bei den Zweisystem-Fahrzeugen um Zweirichtungs-Triebwagen mit zwei Führerständen und je 4 Doppel-Schwenktüren auf beiden Seiten, da es auf den Bundesbahn-Strecken keine Wendeschleifen gibt. Außerdem wurden die Stadtbahnwagen durch verschiedene technische Änderungen für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern sowie für das Befahren von Bundesbahn- und Straßenbahnschienen mit ihren unterschiedlichen Radreifenprofilen ausgelegt. Weiteres Novum: Als erste Stadtbahnwagen verfügen die Karlsruher Fahrzeuge über zwei verschiedene Zugsicherungssysteme – die sogenannte Indusi 16 der Deutschen Bundesbahn und die IMU mit Fahrsperre der Karlsruher Verkehrsbetriebe sowie zwei verschiedene Funkanlagen.
Die Zweisystem-Stadtbahnwagen basieren in ihrem Grundkonzept auf den bereits in der Vergangenheit in Karlsruhe eingesetzten Fahrzeugtypen. Die erste Serie von zehn Stadtbahnwagen des neuen Typs GT8-100 C/2S waren seit Juni 1991 im Probebetrieb zwischen Karlsruhe und Pforzheim. Weitere 20 Zweisystem-Stadtbahnwagen sind für die Erweiterung des Netzes bereitgestellt.
Für den Betrieb auf Bundesbahn-Strecken mit Oberleitung ist der normalen, seit 1983 in den Karlsruher Fahrzeugen eingesetzten Antriebsanlage für 750 Volt Gleichstrom in den Zweisystem-Triebwagen ein Transformator mit Gleichrichter vorgeschaltet. Beim Übergang vom Stadtbahn- zum 15-Kilovolt-Netz der Bundesbahn und umgekeht paßt sich das System vollautomatisch und ohne Zeitverlust der neuen Spannung an. Um Fehlfunktionen zu verhindern, sind umfangreiche Sicherheitseinrichtungen vorgesehen.
Einen Meilenstein in der Nahverkehrstechnik bildet die – durch den knappen Raum in den Fahrzeugen notwendige – spezielle Bauform des Gleichstromstellers, den die Ingenieure von ABB Henschel auf ein äußerst kompaktes Format reduzierten. Die gesamte 15-Kilovolt-Zusatzausrüstung ist auf dem Dach und unter dem Fußboden des Mittelwagens untergebracht und beansprucht dadurch keinen Platz im Innenraum. Alle Fahrzeuge sind so konzipiert, daß sie nach Ausbau des Mittelteils als sechsachsige Gleichstromtriebzüge im innerstädtischen Bereich laufen können.Die Übergangsstelle zwischen den beiden Stromsystemen vor dem Bahnhof Grötzingen besteht aus einem 170 m langen spannungslosen Fahrleitungsabschnitt. Eine intelligente Bordelektronik erkennt diesen Abschnitt, öffnet den Hauptschalter, wählt die dem anderen System entsprechende Schaltung und schließt den Hauptschalter wieder.
Entscheidend für die Fahrgäste ist auch der gegenüber den bisherigen Nahverkehrszügen wesentlich größere Komfort der Stadtbahnwagen. Bei einer Länge von gut 37 Metern können die attraktiven und bequemen Fahrzeuge insgesamt 215 Personen befördern, 100 davon auf Sitzplätzen in der neu gestalteten „Sitzlandschaft", in der die Plätze sowohl gegenüber als auch hintereinander angeordnet sind.
Die Stadtbahn fährt heute von Bretten auf der bestehenden Bundesbahnstrecke bis zum Bahnhof Grötzingen.



Fotos: Dohrmann

Zweisystemzug von ABB Henschel für die Stadtbahn Karlsruhe.

Das Ergebnis

Von Grötzingen bis zum Bahnhof Durlach fährt sie auf einer eigens gebauten zweigleisigen Strecke parallel zu den DB-Gleisen, die in diesem Abschnitt stark belastet sind. Vom Bahnhof Durlach geht die Stadtbahn dann in das Straßenbahnnetz von Karlsruhe über. Sie fährt in die Fußgängerzone bis zum Marktplatz und von dort über die Ettlinger Straße zum Hauptbahnhof und weiter zum Albtalbahnhof.
Am Wochenende fahren mehrere Züge durch bis Bad Herrenalb, einem beliebten Naherholungsziel im Albtal. Die Stadtbahn ersetzt die Nahverkehrszüge der Bundesbahn. Sie fährt aber wesentlich häufiger, sie fährt regelmäßig und sie fährt vor allem auf direktem Wege in die Innenstadt. Damit wird - unter weitgehender Nutzung der vorhandenen Infrastruktur - ein S-Bahn-ähnliches Sytem geschaffen, freilich ohne die hohen Investitionskosten wie bei einer „richtigen" S-Bahn.
Zunächst ist zwischen Bretten und Karlsruhe grundsätzlich ein Stundentakt vorgesehen, in den Hauptverkehrszeiten fährt die Stadtbahn mindestens zweimal die Stunde. Nach der Modernisierung des Stellwerkes im Bahnhof Wössingen, dem Bau der Signalanlagen im Bahnhof Jöhlingen sowie der Beschaffung weiterer Zweisystem-Fahrzeuge kann eine Verdichtung des Taktes erfolgen.
Auf der Bundesbahnstrecke zwischen Durlach und Gölshausen wurden acht zusätzliche Haltepunkte errichtet, davon allein vier in Bretten. Bretten erhält damit eine echte Innerortsverbindung mit insgesamt sieben Haltepunkten. Für die leichten Stadtbahnfahrzeuge, die kurze Bremswege haben, relativ schnell beschleunigen und vor allem aufgrund der vier Doppeltüren einen raschen Fahrgastwechsel ermöglichen, bringen die zusätzlichen Haltepunkte bei weitem nicht so große Zeitverluste wie etwa für die Dieseltriebwagen oder die lokbespannten Züge, die bisher im Nahverkehr eingesetzt wurden.

Der Zweisystem-Stadtbahnwagen von ABB Henschel

Typenbezeichnung	GT8-100C/2S
Bauart	achtachs. Zweirichtungstriebwagen für Zweisystem-Zugbetrieb
Länge über Kupplung	37610 mm
Breite	2650 mm
Höhe (Wagenkasten)	3405 mm
Spurweite	1435 mm
Radsatzfolge	B'2'2'B'
Radsatzdurchmesser neu/alt	740/660 mm
Leermasse	58,6 t
Sitzplätze	100
Stehplätze (0,25 m^2/Person)	115
max. Anfahrtsbeschleunigung	0,9 m/s^2
max. Betriebsbremsverzögerung	1,6 m/s^2
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Wagensteuergerät	Mikroprozessortechnik (MICAS)
Fahrdrahtspannung	AC 16 2/3 Hz 15 kV + 20 %/-30 % DC 750 V + 20 %/ -30 %
Masse der 15-kv-Ausrüstung	5,5 t mit Aufhängung
Gleichstromsteller	750 V, 350 A Siedekühlung
Motorleistung	2 x 245 kW bei 1720 min -1
Bremsen	gemischte Netz- und Widerstandsbremse, unter 15 kV nur Widerstandsbremse, Druckluftfederspeicherbremse und Schienenbremse
15-kV-Teil	Transformator 570 kVA und halbgesteuerte Gleichrichterbrücke
Bordnetze	AC 50 Hz 380/220 V 18 kVA; DC 28 V 7 kW

Weitere Ausssichten?

Bei ABB Henschel gibt es bereits Überlegungen für eine technische Variante des Zweisystem-Triebwagen. Ausgerüstet mit einer Natrium/Schwefel-Hochenergie-Batterie, soll er künftig auch Bundesbahn-Strecken ohne Oberleitung erschließen können.

Bernd Dohrmann



C1'-Lokomotive Nr. 54 (Kitson 19118, Spurweite 1000 mm) mit einem Arbeitszug auf der Strecke. Indischer Alltag in Reinkultur.

Schätze einer indischen Zuckerfabrik

„Sweet Steam“

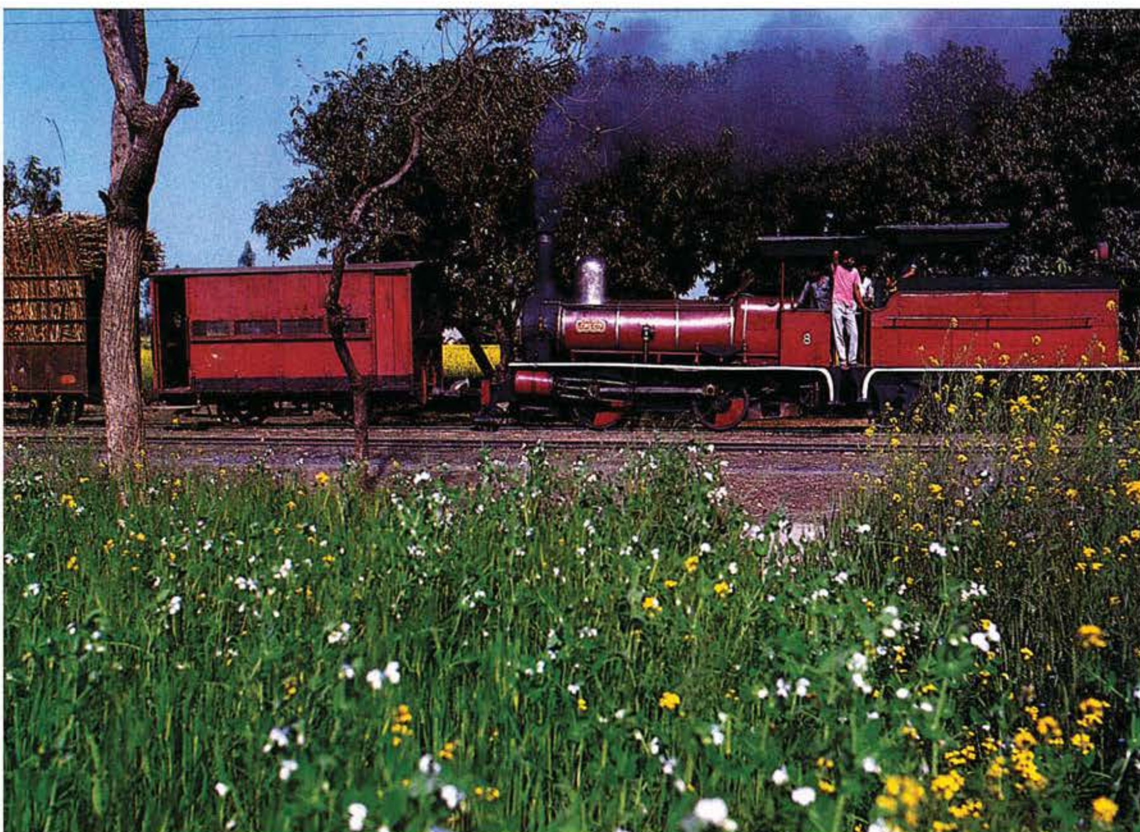
Zuckerfabriken sind immer für Überraschungen gut. Das war früher hierzulande so und ist so heute noch auf Kuba, den Philippinen, in Indonesien oder in Indien. Die indische Saraya-Zuckerfabrik betreibt eine Werkbahn, die ihresgleichen sucht.

Bei den Indischen Staatsbahnen mit ihren verschiedenen Spurweiten sind, von wenigen Ausnahmen bei Schmalspurbahnen abgesehen, nur noch nach dem zweiten Weltkrieg gebaute Dampflokomotiven in Betrieb. Wer zur Saraya-Zuckerfabrik kommt, erlebt genau das Gegenteil: Jede der fünf Dampflokomotiven ist ein anderer Typ. Die jüngste Lok stammt von 1922, und zwei unterschiedliche Spurweiten gibt es außerdem. Um den Superlativ perfekt zu machen: Eine Dampflok gehört zu den ältesten der Welt, die noch im regulären Dienst eingesetzt wird.

Für den, der das erleben will, hier die Wegbeschreibung:

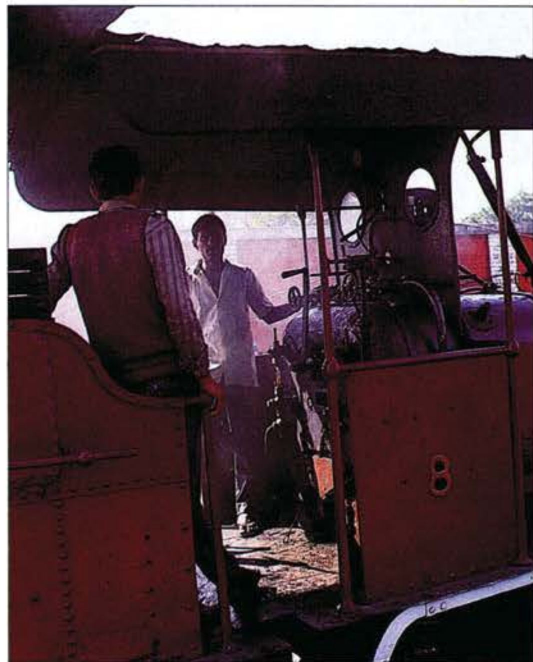
Von der Hauptstedt Dehli reise man per Bahn quer durch den Bundesstaat Uttar Pradesh. Über Moradabad und Lucknow kommt man nach Gorakhpur. Von hier aus gelangt man, am besten mit dem Taxi, in südöstlicher Richtung nach etwa 25 Kilometern zum ersehnten Ziel. „Saraya Sugar Mill Ltd.“ steht am Eingang - Railway Museum wäre passender. Was auf dem 30 Kilometer langen Streckennetz verkehrt, würde vermutlich jedes Eisenbahn-Museum sofort gern übernehmen. Es lohnt sich übrigens auch ein Blick in die Fabrikhalle. Dort arbeiten mächtige Dampfmaschinen aus dem Jahre 1933, von Werkspoor gebaut. Die Bahn muß also nicht nur das Zuckerrohr für die Zuckermühle heranschaffen, die Dampfmaschinen benötigen auch ihren Brennstoff. Daß das Ganze auf 1000- und 760-mm-Spur geschieht, macht „Saraya Sugar“ nun einmal so besonders anziehend.

Text und Fotos: J. Glöckner



Die älteste Lokomotive der Zuckerbahn ist die Meterspurmaschine Nr. 8. Sie wurde vor 120 Jahren von Sharp Steward gebaut und ist heute noch in Betrieb.

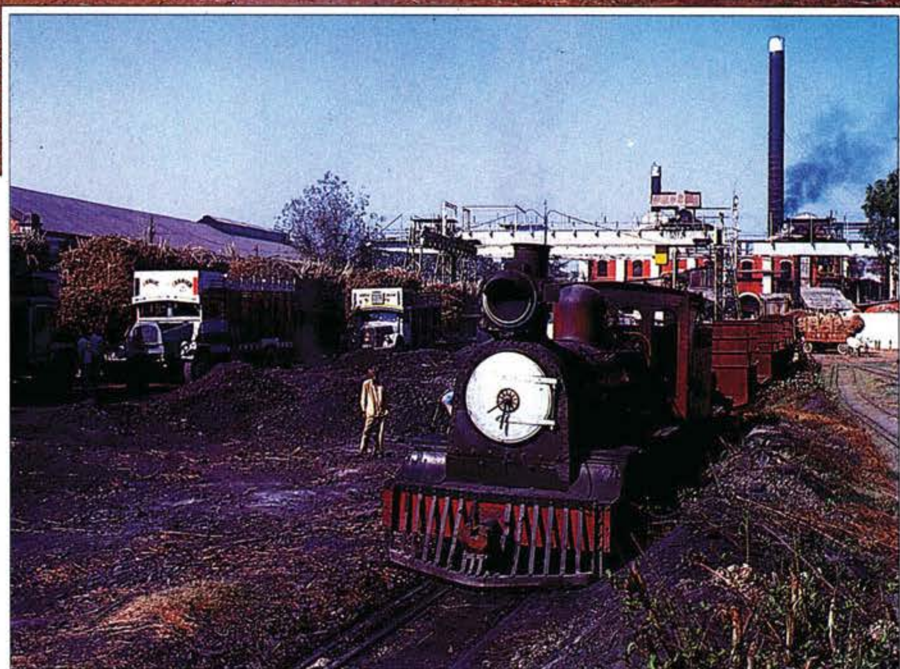
Diese 760-mm-spurige Lok hat ihren Zug aufs Fabrikgelände gebracht und rangiert nun vor dem Werktor.



Blick in das einfache und unkomplizierte Führerhaus der TWEED. Die offene Luftigkeit der Kabuse schafft erträgliche Arbeitsbedingungen für die „Schwarzen“.



Lokomotive Nr. 145 wurde von der North Western Railway (NRW) beschafft. Die 760-mm-Spur-Lokomotive (Kitson 1918) hat die Achsfolge 2'C 1' und ist die größte Maschine der Saraya-Zuckerfabrik.



Noch eine Lokomotive mit der Nr. 54, allerdings auf 760-mm-Spur und 108 Jahre alt (Vulcan Foundry 1033/1884). Das Dreischienengleis am „Kohlebansen“ ist fast im Dreck versunken.

TWEED heißt die älteste Lokomotive der Saraya-Zuckerbahn, die hier gerade angeheizt wird. Die meterspurige Maschine trägt die Nr. 8 und wurde 1873 von Sharp Steward gebaut.



Gleisrückbau im Mansfeldischen

Reststrecke als Museumseisenbahn



**Unter den Eisenbahnfreunden galt und gilt die Mansfelder Bergwerksbahn als etwas Außergewöhnliches.
Fast unbeachtet hat diese 750-mm-spurige Bahn seit 1880 eine einzigartige geschichtliche Entwicklung durchlebt. Inzwischen wurden der reguläre Bahnbetrieb eingestellt und bis Ende 1992 fast alle Gleisanlagen abgebaut. Auf einem Reststück sollen künftig Museumszüge verkehren.**

Foto: Götze

Rückbauarbeiten gab es bei der Mansfelder Bergwerksbahn schon immer. Diese gingen jedoch in der Regel mit Neubauten von Strecken und Anlagen einher, die durch das Stillegen bzw. Neuauffahren von Schachtanlagen und den sich ständig erweiternden Hüttenbetrieben erforderlich waren.
Mit dem Auserzen der Mansfelder Mulde und den damit verbundenen Betriebseinstellungen der hier abgeteuften Großschachtanlagen sowie der Rohhütte in der Lutherstadt Eisleben im Dezember 1972 wurde ein bedeutender Teil der Schmalspurbahn nicht mehr benötigt. Etwa 45 km Gleise wurden bald darauf abgebaut. Nur die Strecke von der Rohhütte Eisleben zur Rohhütte Helbra blieb bis zum Beginn der 80er Jahre liegen.

Stillegung und Neuaufbau?

Zu diesem Zeitpunkt existierte vom damaligen Schmalspurnetz nur noch der Abschnitt zwischen Helbra und Hettstedt mit einem Abzweig von Bockstal (Trennungsbsahnhof) nach Klostermansfeld. Hier fand noch planmäßiger Zugverkehr statt. Mitte der 80er Jahre untersuchte man die Möglichkeiten für einen Neuaufbau von Strecken auf bereits vorhandenem Planum. Dieses Vorhaben scheiterte jedoch an den erforderlichen finanziellen Mitteln und der vorhandenen Gleisbaukapazität. Das endgültige Aus für die Bahn kam mit der Wende und der Betriebseinstellung der Bessemerei der Hettstedter Feinhütte am 30. Dezember 1989. Bis dahin verkehrten täglich vier planmäßige Güterzüge, die Rohstein zwischen Helbra und Hettstedt sowie kupferhaltige Rückläufe nach Helbra transportierten. Ebenfalls zum Erliegen kam der schmalspurige Rangierverkehr im Bereich der Feinhütte Hettstedt. Der Rangierverkehr im Bereich der Rohhütte Helbra endete im Oktober 1990, wo am 10. September 1990 der letzte Rohabstrich erfolgte. Damit war der Betrieb auf der Mansfelder Berwerksbahn offiziell beendet.

Demontage und Verschrottung

Den Beschäftigten der Werkbahn wurde gekündigt, sie gingen in den Vorruhestand bzw. wurden in die „Gemeinnützige Sanierungsgesellschaft Mansfelder Land" (GSG) übernommen. Im Sommer 1991 begannen unter Leitung der GSG in Helbra und Hettstedt die Gleismontagearbeiten.
Zurückgebaut wurde mit einfachen Mitteln, denn die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region hat Priorität. Die auf Jochlänge geschnittenen Gleise waren mit Winden aus dem Bett zu heben. Vielfach zerschnitt man die ausgebauten Schienen an Ort und Stelle in Meterstücke und transportierte sie auf umgebauten Rollwagen oder Rohsteinplattenwagen zu den Schrottplätzen nach Hettstedt am Rangierbahnhof, nach Helbra an den Ernstschacht oder in die Nähe der Station Bockstal. Bespannt wurden die Arbeitszüge mit Diesellokomotiven des Typs V 10 C.



Zeichnung: Seelig/Döring

Mansfelder Bergwerksbahn zum Zeitpunk der Betriebseinstellung.

Feinhüttenbereich Hettstedt

Im Hettstedter Feinhüttenbereich begannen die Abbauarbeiten ab der Bessemerei. Nachdem der Südteil der Kupfer-Silber-Hütte „schmalspurfrei“ war, konnte das Streckengleis Bessemerei–Bleihütte bis zur Spurhütte entfernt werden. Von hier aus wurde die Demontage in Richtung Roll- und Rangierbahnhof, nebst Zinkumladebereich, fortgesetzt. Erhalten blieben noch einige Gleise des Personenbahnhofs und das Rampengleis des Zinkschrottlagerplatzes, die die „Mansfelder Bergwerksbahn e.V.“ zu erhalten beabsichtigt.



Foto: Seidel

Die rumänischen Diesellokomotiven L 18H-007 und L 18H-008 wurden 1989 gebaut und nur kurze Zeit auf den Gleisen der Rohhütte Helbra, ex August-Bebel-Hütte, eingesetzt. Inzwischen sind die Maschinen an die Deutsche Bundesbahn für den Einsatz auf der Insel Wangerooge verkauft worden. Das Bild entstand kurz vor dem Abtransport am 17. August 1992 in Helbra.

Rohhüttenbereich Helbra

Der Helbraer Gleisrückbau begann parallel mit dem Hettstedter, ebenfalls an den Endpunkten der Schmalspurbahn. Da hier zwischen den einzelnen Ladestellenbereichen recht kurze Verbindungen bestanden, verlief die Demontage etwas zügiger. Als erstes entfernte man das letzte Reststück des Streckengleises zur Eislebener Rohhütte. Der Rollbahnhof, die Gleise an der Hochbunkeranlage und das Gleis an der alten Schlackenrampe, mit dem Zuführungsgleis ab Ofenhaus, schlossen sich an. Jetzt verließ man diesen Bereich und wandte sich dem Rätterdamm zu. Nachdem dieser abgeräumt, das Zuführungsgleis zum Rätter und das Krätzebunkergleis unterhalb des Dammes verschwunden waren, wurde das Gleis unter der Rohsteinbrecheranlage abgebrochen.

Eine Rückbaukolonne begann mit dem Abbruch der Zuführungsgleise vom Bahnhof ABH (August-Bebel-Hütte) zum Ofenhaus, Hüttenhof und Rohsteinbrecher. Danach wurde der Bahnhof ABH selbst zurückgebaut. Den Abschluß bildete das Gleis vom Bahnhof ABH zum Bahnhof Ernstschacht. Die zweite Kolonne fing am Bahnhof Ernstschacht mit ersten Gleisrückbauarbeiten an und setzte diese auf der freien Strecke in Richtung Bockstal fort. Am Trennungsbahnhof bleibt ein Teilstück vom Streckengleis aus Richtung Helbra erhalten. Hier sollen künftig Scheinanfahrten beim Museumsbahnbetrieb stattfinden.

Als die Rückbauarbeiten auf der freien Strecke beendet waren, kehrte die Kolonne zum Banhof Ernstschacht zurück und riß die letzten Gleise im Raum Helbra ab.

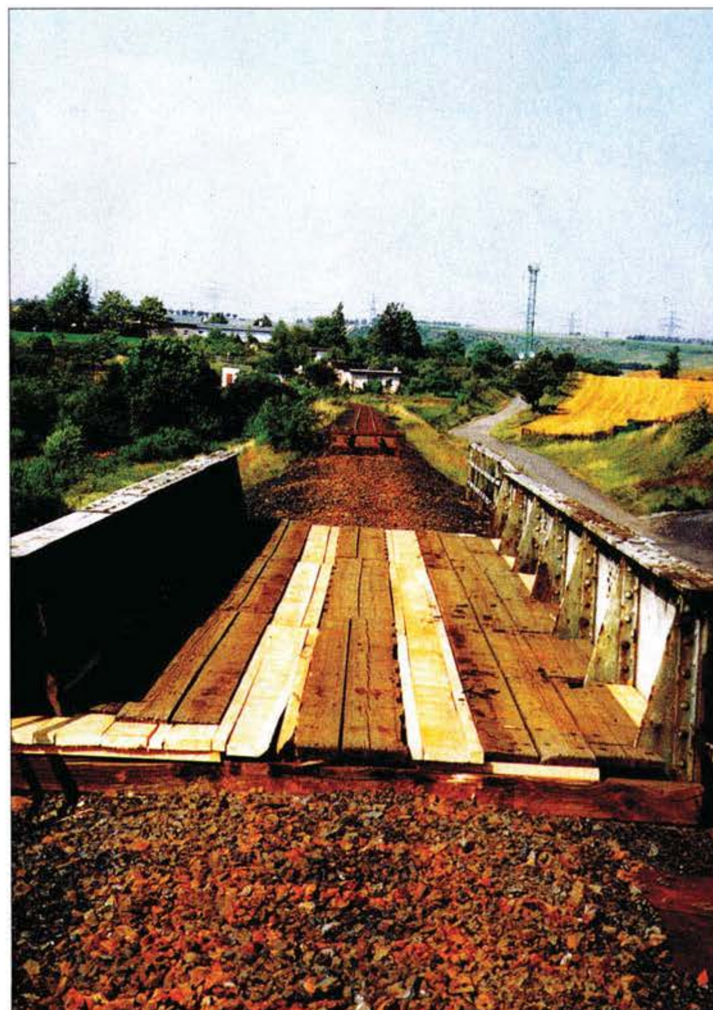


Foto: Loberenz

Gleisrückbauarbeiten am Streckengleis Helbra–Bockstal bei Brücke, nördlich von Helbra, Juli 1992.

Museumsbahnbetrieb

Neben den bereits erwähnten Gleisanlagen des Hettstedter Bereiches soll das Streckengleis Klostermansfeld–Bockstal–Hettstedt bestehen bleiben. Auf dieser Strecke ist auch künftig der am 26. Mai 1990 aufgenommene Museumseisenbahnbetrieb an bestimmten Tagen des Jahres geplant (siehe auch MEB 1/90, S. 35).

Noch sind die Eigentumsverhältnisse der Bergwerksbahn ungeklärt. Doch die Mansfelder Berwerksbahn e. V. engagiert sich mit der Mansfeld Transport GmbH für einen Weiterbestand der Bahn als technisches Denkmal für die interessierte Öffentlichkeit.



Foto: Loberenz

Sonderzug der Mansfelder Bergwerks-Museumsbahn am Parallelverlauf zur Kanonenbahn Berlin–Wetzlar.

Jürgen Loberenz

Eisenbahn oder Flugzeug?

Ein mögliches innerdeutsches „Flugnetz“ im Jahr 2010

TRANSRAPID-Linien
1 Frankfurt–Köln–Düsseldorf
2 Frankfurt–Dortmund–Essen
3 Frankfurt–Kassel
4 Frankfurt–Nürnberg–Dresden–Berlin
5 Frankfurt–Stuttgart
6 Hamburg–Berlin–Leipzig
7 Hamburg–Hannover
8 Hamburg–Bremen–Dortmund–Frankfurt
9 Hamburg–Bremen–Dortmund–Essen–Düsseldorf

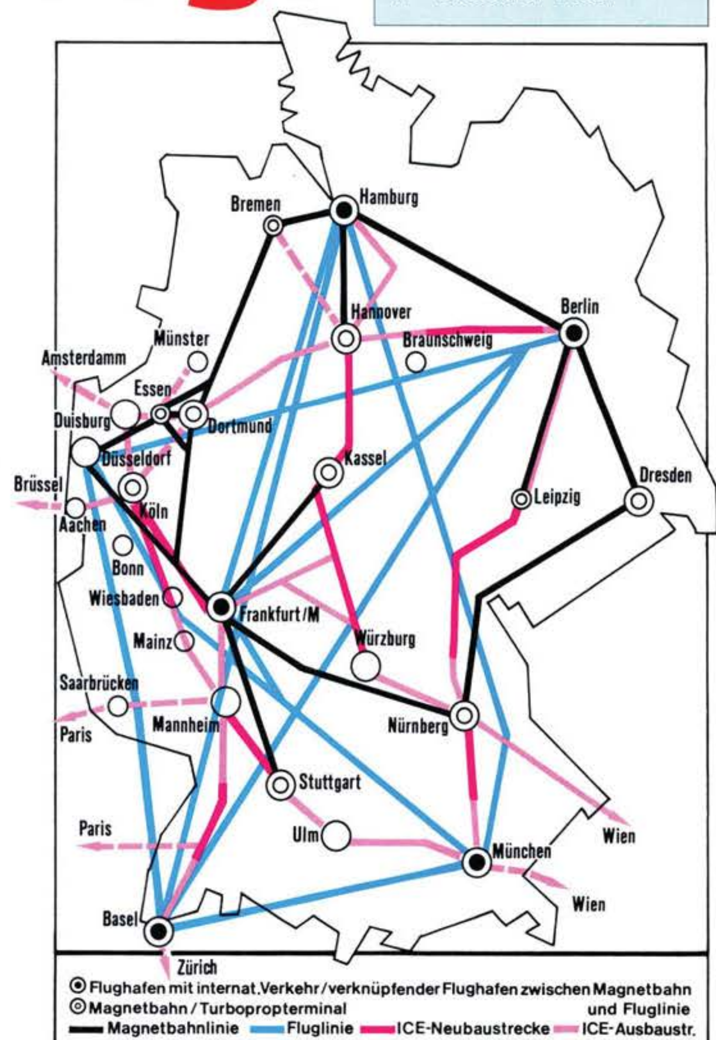
Flug-Linien
1 Hamburg–Frankfurt
2 Hamburg–München
3 Berlin–Düsseldorf
4 Berlin–Frankfurt
5 Berlin–München
6 München–Düsseldorf
7 München–Frankfurt

Flug-Linien Ausland (für innerdeutschen Bedarf)
8 Hamburg–Basel
9 Berlin–Basel
10 München–Basel
11 Düsseldorf–Basel

Nach der Vorstellung des TRANSRAPID als völlig neuem Fortbewegungssystem für Personen und Güter (Titelgeschichte Heft 8/92) regnete es in der Redaktion Proteste, die vornehmlich darauf hinausliefen, wir hätten die Unwirtschaftlichkeit dieses völlig unnötigen Eisenbahn-Konkurrenten unbeachtet gelassen. Mitnichten. Es gibt derzeit keine zuverlässigen Daten. Spekulationen und Behauptungen aus dem hohlen Bauch lehnen wir ab.
Aber: Zeitgleich zu einem Beitrag im DB-Artikel-Dienst über ein mögliches ICE-Liniennetz im Jahre 2000 erreichte uns ein Essay über den TRANSRAPID. Der Autor ordnet darin den spezifischen Eigenschaften des neuen Verkehrsmittels erstmals spezifische Einsatzmöglichkeiten zu. Wir bringen Auszüge aus dieser Arbeit.

Gegenwärtiger Stand der Diskussion

Wie viele Diskussionen der letzten beiden Jahrzehnte leidet auch die um Sinn und Unsinn, Nutzen und Schaden des neuen Verkehrsmediums Magnetschwebebahn oder TRANSRAPID darunter, daß sie eher ideologisch als sachlich geführt wird. Wie immer stehen sich Vertreter aus der Wirtschaft und echte oder selbsternannte Anwälte für die Umwelt unversöhnlich gegenüber.
Wenn ich für das vorliegende Essay einmal die Extremisten der grünen Welle ausspare, bleibt dennoch die Frage im Raum stehen, für welchen Bedarf eine der-



Legt man das ICE-Liniennetz, wie es von der DB derzeit als „Vision für das Jahr 2000“ bezeichnet wird, unter das innerdeutsche „Flugnetz“, wird ersichtlich, daß sich ICE und TRANSRAPID ideal ergänzen.

art aufwendige Innovation zu rechtfertigen sei. Tatsächlich halte ich den Weg für gefährlich, die superschnellen Magnetzüge als Konkurrenz zur klassischen Eisenbahn aufzubauen. Es gelänge sicher nicht, mit diesem Konzept Autofahrer von der Straße auf ein öffentliches Verkehrsmittel zu locken; eher nutzen ohnehin sichere Kunden der Bahn das beschleunigte Angebot und entziehen dieser eine wichtige Einnahmequelle.
Im folgenden stelle ich meine Idee einer sinnvollen Nutzung der Magnetschwebebahn vor, die dem Reisenden, der Umwelt und der deutschen Industrie gleichermaßen zugute kommen dürfte, nämlich als Alternative zum Binnenflugverkehr, als welche ihr Einsatz von der Entfernung, d.h. von den Kosten, sinnvoll ist.

Konzept für Flughöhe Null

Es ist lobenswert, daß die Eisenbahn sich anbahnende Entwicklungen nicht verschlafen möchte und sich deshalb für die Magnetschwebebahn als Betreiber empfiehlt. Umso inkonsequenter ist es, wenn sie weiterhin den privaten Airport-Express der Lufthansa konkurrierend zu ihren IC und ICE laufen läßt, ohne mittelfristig zeitgemäßes Rollmaterial für die Fluggäste anzubieten. Der ET 403 hat inzwischen zwanzig Jahre auf dem Rücken und ist, obwohl äußerlich durchaus noch attraktiv, rein physisch in Kürze an seiner Altersgrenze angelangt. Da kein Nachfolger konzipiert wurde und die Bahn ihren ICE für branchenfremde Nutzung sicher nicht freigeben wird, werden sich die Lufthansa-Passagiere auf Flughöhe Null in absehbarer Zeit als Bahnfahrer zweiter Klasse empfinden und die umweltschonende Variante des Fliegens auf der Schiene meiden.
Dazu nimmt die Belegung der Hauptstrecken durch konsequente Vertaktung des Fahrplans, dichtere Zugfolge und erhöhtes Verkehrsaufkommen durch die neue Nachfrage in östlicher Richtung immer weiter zu. Soll der Airport-Express weiterhin akzeptiert werden, muß aucher eine dichte Zugfolge bieten. Das dürfte bald schwierig werden.
Die politische Landschaft der nächsten Zukunft wird aber genau das verstärkt fordern, auch die Einstellung von Flügen mit einer geringeren Distanz als 400 km.

Woher soll die Bahn die Kapazität für weitere Niedrigst-Flüge nehmen?
In diesem Augenblick hat der leise, schnelle und energiesparende TRANSRAPID seine technische Reifebescheinigung erhalten.
Was liegt näher für die Bahn, als das Airport-Express-Geschäft abzugeben und der Lufthansa das Magnetschwebesystem für ihren Flughafen-zu-Flughafen-Kurzstreckenverkehr zu überlassen? Folgen Sie der Annahme, daß es in Deutschland mittelfristig neben



TRANSRAPID und ICE: Nicht Konkurrenten, sondern zwei unterschiedliche Hochleistungssysteme für unterschiedliche Einsatzzwecke.

Frankfurt vier weitere international wichtige Flughäfen geben wird – Hamburg, Berlin, München und Düsseldorf – und daß diese für Anschlußpassagiere aus anderen wichtigen Städten per „Bodenflug" schnellstmöglich erreichbar sein müssen – und die in der Zeichnung dargestellte ringförmige Struktur eines TRANSRAPID-Systems ergibt sich fast von selbst.
Es ist in erster Linie nicht als Konkurrenz zur klassischen Eisenbahn, sondern als Anschluß an die internationalen Flughäfen gedacht, das sie mit den kleineren Flugplätzen in anderen Großstädten kommunizieren läßt und dort auch seine „Bahnhöfe" haben wird. Keineswegs in ihren Herzen; einen solchen Plan realisieren zu wollen würde die Städte – abgesehen von den immensen Kosten – auf absehbare Zeit in große Bauruinen verwandeln und der Bevölkerung von vornherein die Lust am neuen Verkehrsmedium nehmen. Wer von Hamburgs Innenstadt in die Berlins oder aus dem Zentrum Frankfurts in das Kassels gelangen möchte, wird weiterhin den Intercity benutzen; wer jedoch von Dresden nach New York möchte, wird mit der Dresdner S-Bahn zum Airport hinausfahren, in die Magnetbahn nach Berlin-Schönefeld und dort in den Großraumjet steigen.

Das „Flugnetz" im Jahr 2010

In der Tabelle habe ich das Netz innerdeutscher Flugverbindungen der Lufthansa dargestellt, wie es sich im Lauf der nächsten beiden Jahrzehnte herausbilden, oder besser gesagt, auf das es zusammenschrumpfen wird. Damit ist nicht gesagt, daß nicht eventuell kleinere private Fluglinien existieren werden, die mit Turboprop-Maschinen Dresden mit München verbinden, aber Jets sollen auf die fünf im Anhang hervorgehobenen Großflughäfen beschränkt bleiben. Streng genommen gehört St. Louis (Basel) dazu, denn dieser Anflugsort deckt einen großen Teil Südwestdeutschlands ab; da es sich aber um eine Auslandsdestination handelt, bleibt sie an dieser Stelle außer acht.
Die verbliebenen Verkehrsknoten seien mit ihrem warscheinlichen Einzugsbereich im folgenden aufgezählt:

Frankfurt (M)
Deutschlands für absehbare Zeit bedeutendster zentraler Flughafen.
Unmittelbarer Einzugsbereich bis Kassel, Nürnberg, Stuttgart und Rhein-Ruhr-Ballungsraum mit sternenförmig angelegten TRANSRAPID-Verknüpfungen dorthin.
Erweiterter Einzugsbereich bis Dresden über Nürnberg als gemischter Verkehr Flughafenzubringer/Eisenbahnersatz, da die Anbindung Ostsachsens an Süddeutschland nur über einen Uraltschienenstrang geschieht und erst im Bundesverkehrswegeplan 1992 eine Ausbaustrecke Ostsachsen–Süddeutschland über Chemnitz, Zwickau und Plauen geplant ist. Im Gegensatz dazu ist eine Magnetbahntrasse nach Leipzig nicht sinnvoll, da eine komplette Neubau-Eisenbahnstrecke Leipzig–Erfurt–Nürnberg –München für attraktive Fahrzeiten sorgen wird. Diese Mischnutzung nötigt dem Rad-/Magnetbahn-Parallelkonzept eine Verknüpfung in Nürnberg auf, damit die sächsischen TRANSRAPID-

Gäste, die in die bayrische Hauptstadt wollen, bequem umsteigen können.

Düsseldorf
Heute Deutschlands wichtigster Saisonflughafen.
Unmittelbarer Einzugsbereich bis Bremen und Frankfurt, wobei der TRANSRAPID-Zubringer nach Frankfurt weniger Umsteige- als Umleitungsfluggästen dienen dürfte, denn dieser Raum bringt gut die Hälfte des gesamten Passagieraufkommens unseres Landes auf. Die Verbindung Frankfurt–Düsseldorf besitzt einen Anschlußbahnhof in Köln, die von Hamburg nach Düsseldorf jeweils einen in Bremen, Dortmund und Essen. Die Essener und Dortmunder sind in der glücklichen-Lage, sowohl mit der S-Bahn nach Düsseldorf als auch mit der Magnetbahn nach Bremen/Hamburg und – über eine Abkürzungsstrecke – direkt nach Frankfurt gelangen zu können. Das erlaubt den Luftraum über den dichtbesiedelten Gebieten dadurch zu entlasten, daß die Fluggäste von dort starten, von wo aus sie die kürzeste Strecke zu ihrem Ziel in Anspruch nehmen müssen. Den Kölnern und Bonnern bleibt zudem freigestellt, ob sie von Frankfurt oder Düsseldorf abheben wollen.

Hamburg
Kommender zentraler Abflugort für den gesamten Norden.
Unmittelbarer Einzugsbereich bis Bremen und Hannover, erweiterter bis Berlin und Schleswig-Holstein über die konventionelle Eisenbahn, da die Bevölkerungsdichte des nördlichsten Bundeslandes keinen aufwendigen Neubau für eine Magnetschwebebahn rechtfertigt.
Die TRANSRAPID-Strecke Hamburg–Berlin ist diejenige, der beim heutigen Stand der Planungen die größten Chancen eingeräumt werden, obwohl sie – nach der bisher aufgebauten Logik – eigentlich überflüssig ist. Dennoch nehme ich sie in diese Arbeit auf, denn einen Zweck kann sie erfüllen: Den des Passagieraustauschs zwischen den beiden Millionenstädten aus denselben Gründen, die ich für dieses Vorgehen zwischen den Rhein/Main- und den Rhein/Ruhr-Industriegebieten bereits beschrieb.

Berlin
Das bisher größte Fragezeichen für die Verknüpfung Deutschlands mit dem Rest der Welt.
Deutschlands größte einheitliche Stadt trägt zurzeit die Hypothek dreier Miniaturflughäfen mit sich herum, die allesamt überlastet sind. Für einen zeitgemäßen Airport steht noch nicht einmal der Standort fest, wenn auch der Ausbau Schönefelds wegen seiner bereits heute guten Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz immer warscheinlicher wird. Davon unabhängig sind als unmittelbarer Einzugsbereich Berlins die sächsischen Metropolen Leipzig und Dresden und als erweiterter Hamburg und Nürnberg zu nennen. Für Mecklenburg-Vorpommern gilt sinngemäß das gleiche wie für Schleswig-Holstein in bezug auf Hamburg.
Welchem Zweck die Weiterführung der TRANSRAPID-Strecke über Dresden hinaus nach Nürnberg und Frankfurt dient, beschrieb ich bereits dort; zusätzlich erwähne ich den umlauftechnischen Aspekt, denn es bedeutete einen enormen betrieblichen Aufwand, ein Fahrzeug von Nürnberg nach Berlin zu befördern, wenn es ins dortige Ausbesserungswerk müßte und der Ring nicht geschlossen wäre.

München
Der einzige internationale Flughafen ohne Magnetbahnanschluß, da seine Entfernung zu den anderen seine Fluglinien aufrechtzuerhalten rechtfertigt.

Rechtliche Aspekte

Ich erinnere an dieser Stelle nur kurz an die Bestrebungen anderer Airlines als der Lufthansa, mit der aufkommenden Liberalisierung des Luftraums bei kleineren Verbindungen Fuß zu fassen und ihren Teil vom Kuchen abzubekommen. Erwähnt seien hier verschiedene innerdeutsche Verbindungen der Deutschen Lufttransport-Gesellschaft mit ihren Turboprops.
Dagegen ist nichts einzuwenden. Propellergetriebene Maschinen erzeugen ein weniger störendes Geräusch als strahlgetriebene, brauchen bei Kurzstrecken (Deutschland vom äußersten Südwesten bis zum äußersten Nordosten ist immer noch eine Kurzstrecke) nur den Bruchteil der Energie eines Jets. Wichtig ist dabei, den Luftraum so frei zu halten, daß Warteschleifen vermieden werden, denn die sind die unproduktivste Art der Energieverschwendung und Umweltverschmutzung, die überhaupt denkbar ist. Ein Zug, der vor einem Bahnhof keine Einfahrt erhält, bleibt einfach stehen und ein Autofahrer, der die lange Wartephase einer bestimmten Ampel kennt, stellt heute den Motor ab; ein Flugzeug kann das nicht.
Private Anbieter müssen sich deshalb dem Raster unterordnen, das die Lufthansa über Deutschland legt, und private Auslandsflüge sollten nur unmittelbar von der deutschen Grenze aus erlaubt sein. Sensible Verhandlungen mit den betroffenen Nachbarländern werden erforderlich sein, da Deutschland diesen natürlich im Gegenzug ebenfalls einen Korridor zur Verfügung stellen müßte.
Gelänge es, diese Beschränkungen durchzusetzen, hätten alle gewonnen: Die Umwelt, da die Zahl der Flugbewegungen abnähme und die verbleibenden leiser und sauberer als zur Zeit abgewickelt würden, der Fluggast, da die Kapazität einer Magnetbahn durch Einfügen weiterer Glieder beinahe beliebig zu vergrößern ist und die Zahl der Verspätungen abnähme, die heute genaue Terminplanungen zur Makulatur werden lassen, der Wert deutscher Grundstücke, da weitere Flughafenausbauten nicht mehr durchgeführt, sondern eher Rückbauten vorgenommen würden, und die deutsche Industrie, die endlich zu ihrer Referenz für ausländische Interessenten käme. Die Magnetbahn kommt ohne eigene Jäger aus, denn die Gefahr, daß sich Singvögel zu einer Gefahr für Leib und Leben der Passagiere entwickeln, ist bei ihr nicht gegeben. Einziger Wermutstropfen wäre der eigentliche Bau der Stelzenstrecke, unter der jedoch weiterhin Rehe äsen dürfen. Außerdem könnte sich der weitere Bedarf nach Autobahnen durch sie von selbst erledigen.


Fotos: Archiv MEB

Der beklemmenden Enge der Flugzeugkabine steht im TRANSRAPID die Weite des lichten Fahrgastraumes gegenüber.

Weitere Ausblicke

Meine bisherigen Ausführungen reichen bis etwa ins Jahr 2010, denn vorher kann das avisierte Magnetbahnnetz selbst dann nicht fertig sein, wenn sofort mit Hochdruck die Planungen begännen.
Alle weiteren Ansprüche der künftigen Gesellschaft liegen noch derart im Dunkeln, daß kaum irgendwelche Voraussagen getroffen werden können. Als einziges wage ich die Prognose, daß die osteuropäischen Länder bis dahin wirtschaftlich so aufgeholt haben werden,daß die Reisebewegungen mit ihnen den gleichen Umfang und die gleiche Intensität erreicht haben werden, wie das heute mit Westeuropa und über den Nordatlantik der Fall ist. Das stellt weitere Anforderungen an die Verkehrspolitik, soweit es den touristischen Sektor betrifft. Im Geschäftsreiseverkehr hingegen erwarte ich einen deutlichen Rückgang, denn je mehr sich weltweite Videoschaltungen durchsetzen, die Teilnehmer aus Tokio, New York und Frankfurt per Datenleitung an einen Tisch zusammenbringen, ohne daß sie sich aus ihren Sesseln rühren, desto überflüssiger wird der „Konferenztourismus", der gutbezahlten Managern (und Politikern) einen Nebenurlaub gestattet, obwohl sie sich arbeitszeitmäßig geradezu zerreißen, um alle Termine wahrzunehmen.
Prognosten haben sich schon so häufig geirrt, daß ich es nicht wage, über diese allgemeine qualitative Beurteilung des zukünftigen Reiseverkehrs eine quantitative vorzunehmen. Bis 2010 wird noch viel Wasser Rhein und Elbe hinunterfließen.

Michael Maniuro, Küssaberg



Neue Nebenbahntriebwageneinheit für PKP

Obwohl die Polnischen Staatsbahnen (PKP) damit begonnen haben, ein umfangreiches Stillegungsprogramm für Nebenbahnen durchzusetzen und weitere Strecken in andere Trägerschaften übergeben wollen, beauftragte sie das ZNTK (Ausbesserungswerk, das nicht den PKP untersteht) in Poznań, eine neue Nebenbahntriebwageneinheit zu entwickeln und bauen.
Der Prototyp des Triebzuges ist 30 900 mm lang, bietet 96 Sitzplätze, erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h, hat eine Masse pro Wagen von 50 t und erbringt eine Leistung von 200 kW.

Text und Foto: MEB

Henschel-BBC-DE 2500

In Heft 10/92, Seite 12, war behauptet worden, daß nur eine der Drehstromlokomotiven des Typs 2500 erhalten sei. Der Witz ist gerade der, daß alle drei Versuchsträger museal aufbewahrt werden: „Weißer Riese" 202 002 bei ABB in Kassel (Fahrzeughülle), „UmAn-Lok" 202 003 im Museum für Verkehr und Technik Berlin (mit Stromlinienvorbau) und der „Blaue Bock" 202 004 im Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Das Foto zeigt von links die 002, 003 und 004. Sammlung Gottwaldt



4 080 kW auf Kapspur



Für den Containerverkehr auf den Strecken von Johannesburg nach Kapstadt und Durban hat Spoornet, die Eisenbahn-Gesellschaft Südafrikas, bei der deutschen Industrie zehn elektrische Zweisystem-Lokomotiven bestellt. Zur Erprobung hatte Siemens schon Ende der 80er Jahre drei Prototyp-Lokomotiven an Spoornet geliefert. Mit dem jetzt erteilten Serienauftrag ist eine Option auf weitere 10 bis 15 Lokomotiven derselben Baureihe verbunden. Die Lieferung der fest bestellten Lokomotiven soll 1994 abgeschlossen sein. Das Auftragsvolumen beträgt 61 Millionen Mark. Die Lokomotiven sind für die in Südafrika übliche Kapspur (1067 mm) und die dort benutzten Stromsysteme 25 000 V/50 Hz Wechselstrom und 3000 V Gleichstrom ausgelegt. Mit 4 080 kW installierter Motorleistung gelten diese Maschinen als die weltweit stärksten vierachsigen Schmalspurlokomotiven. Bis vier können in Mehrfachtraktion gesteuert werden. Auf dem Bild: Die drei vorab zur Erprobung gebauten Lokomotiven vor einem schweren Güterzug in Südafrika.

Text und Foto: R.R. Rossberg, Murnau

NACHRICHTEN

• Für die Sanierung der 750-mm-spurigen Jagsttalbahn hat das Landeskabinett Baden-Württembergs 10 Millionen DM in den Haushalt für 1993/94 aufgenommen. Damit ist der Museumsbetrieb auf der 39 km langen Schmalspurbahn Möckmühl-Dörzbach für die Zukunft gesichert. 1988 mußte die Bahn aus Sicherheitsgründen stillgelegt werden. ms

• Auf 200 km/h wird der Abschnitt Uelzen–Salzwedel–Stendal der ehemaligen Fernverbindung zwischen Berlin und den Nordseehäfen aus- bzw. wiederaufgebaut. 1951 waren die Gleise zwischen Salzwedel und der Grenze zur Bundesrepublik völlig demontiert worden. Mit dem Neubau des insgesamt 107 km langen Streckenteils für 1,25 Milliarden DM sollen Kapazitätsengpässe beseitigt und die Fahrzeit zwischen Berlin und Hamburg auf zwei Stunden verringert werden; die Strecke Uelzen–Hamburg ist bereits heute mit 200 km/h befahrbar, für den Hochgeschwindigkeitsabschnitt Stendal–Berlin ist im November der Grundstein gelegt worden. DR-S

• Für den Bau des zweiten Gleises zwischen Probstzella und Saalfeld und für die Elektrifizierung des 92 km langen Abschnittes der Saalbahn zwischen Camburg und Probstzella investiert die DR bis 1995 1 Milliarde Mark. Auf der Anschlußstrecke von Probstzella bis ins 40 km entfernte fränkische Lichtenfels bringt die DB 310 Millionen Mark auf. Auf der thüringischen Seite waren 1945 das zweite Gleis und die Fahrleitungen als Reparationsleistungen demontiert worden, auf fränkischer Seite diente das zweite Gleis als Materialspender für zerbombte Bahnanlagen in Nürnberg. DR-S

• 1994 werden in Berlin die ersten Niederflurstraßenbahnzüge auf der Linie 4 zwischen Prenzlauer Berg und S-Bahnhof Warschauer Straße rollen. Die nach dem Bremener Stadtbahnmuster vorgesehenen dreiteiligen Gelenkzüge sind 27 m lang, bieten 67 Fahrgästen einen Sitzplatz und sind die derzeit modernsten Stadtbahnfahrzeuge, die es in Deutschland gibt. Hergestellt werden die Bahnen im AEG-Werk Hennigsdorf. 1994 will die AEG 29 Züge und 1995 weitere 31 Züge ausliefern. Der Stückpreis beläuft sich auf 3,5 Millionen Mark. Langfristig rechnet die BVG mit einem Bedarf von 776 Straßenbahnwagen bzw. -zügen. 430 TATRA-Wagen werden modernisiert und längerfristig erhalten bleiben. MEB

• Wie die Chefs der DB/DR, Heinz Dürr, der DSB, Peter Langager, und der SJ, Stig Larsson, in Kopenhagen erklärten, soll eine Hochgeschwindigkeitsbahn zwischen Hamburg, Berlin, Kopenhagen, Stockholm, Göteburg und Malmö die Reisezeiten drastisch verkürzen. Voraussetzung ist der Bau einer festen Verbindung über den Fehmarn Belt, den alle drei Bahngesellschaften befürworten. Sie setzen sich für eine Tunnellösung ➪

Neues Zugsicherungssystem

Zahlreiche Lokomotiven der Baureihen 109, ex 211, 142, ex 242 und 155, ex 250, der DR haben an den Seitenwänden unter der Lokomotiv-Nummer oder an den Führerstandstüren einen gelben Folieaufkleber mit der schwarzen Aufschrift „PCP" (siehe Bild) erhalten. Diese Kennzeichnung ist jedoch kein Hinweis auf ein neues Zugsicherungssystem oder den Test einer neuen Lokomotivsteuerung. Sie macht vielmehr darauf aufmerksam, daß bei einem Brand der Lokomotive giftige PCB-Dämpfe entstehen können, die sich durch das Isolationsmaterial einiger Kondensatoren bilden.

Text und Foto: D. Bäzold, Unterpörlitz



Eisenbahndenkmal

Ich finde es gut, daß der MEB sich des Themas Denkmalschutz angenommen hat. Gerade in den neuen Bundesländern befinden sich noch Anlagen und Bauten der Reichsbahn, die sich weitgehend im originalen Zustand befinden. Z.B. Weichsendorf an der Strecke Frankfurt (Oder)–Cottbus weist neben Flügelsignalen und Backsteinbauten noch H-Telegrafenmasten auf, eine klassische Reichsbahnstrecke also, die sich (noch) in diesem erhaltenswerten Zustand befindet.
Diese Strecke wurde am 1. September 1846 zwischen Guben und Frankfurt (Oder) und am 1. September bis Cottbus eröffnet.

B.G. Wollny, Backnang

DSG-Trainingscenter

Als „Übungsgerät" für das Personal der Deutschen Service-Gesellschaft (DSG) dient dieses Fahrzeug auf dem Frankfurter Hauptbahnhof. Dabei handelt es sich um den ehemaligen Schürzenspeisewagen der MITROPA.



Er wurde in Görlitz gebaut und am 18. Januar 1940 ausgeliefert. Wie das Bild zeigt, steht dem Speisewagen die IC-Farbgebung gut zu Gesicht.

Text: W. Theurich, Görlitz, Foto: M.S.



Baureihe 155 endgültig mit Latz

Über das Farbkonzept für die Baureihe 155, ex 250 der Deutschen Reichsbahn, herrscht nunmehr zwischen der Reichsbahn-Hauptverwaltung in Berlin und dem Bundesbahn-Zentralamt in München Einigkeit. Passé ist die bisherige Farbgebung mit weißem Stirnfront-Querbalken. Die Maschinen erhalten einen weißen Brustlatz nach DB-Muster. Varianten mit einem darin befindlichen, seitlichen oder mittigen DR-Logo, wurden verworfen. Die Anschriften auf dem unteren Teil der Seitenwände werden nach dem „Wäscheleinenprinzip", d. h. alle oberen Zeilen werden bündig in einer Höhe, ausgeführt. Die jetzt zu verwendenden Farben sind: Orientrot (RAL 3031), Graubraun (RAL 8019) und Verkehrsweiß (RAL 9016). Auf dem Bild: Im September 1992 verließ die 155 083 als erste im neuen Farbkonzept mit weißem Brustlatz das Raw Dessau. Die Griffstangen über den Stirnfrontfenstern werden bei den folgenden Maschinen orientrot ausgeführt.

Text und Foto (Sammlung): D. Bäzold, Unterpörlitz

NACHRICHTEN

ein, die bis 2005 realisiert sein und mittels eines Shuttlezug-Konzeptes auch für den Autoverkehr wesentliche Zeiteinsparungen mit sich bringen könnte. Die Kosten dafür werden mit 50 Milliarden Kronen (13 Milliarden Mark) veranschlagt. MEB

• Der serbisch-kroatische Bürgerkrieg hat auch die Eisenbahn in Mitleidenschaft gezogen. Beschädigt wurden 1992 u.a. 138,8 km Gleise, 16 Brücken, Signal- und Fernmeldeanlagen in 60 Bahnhöfen, die Blockeinrichtungen auf 100 km freier Strecke, 336 km Fahrleitungen sowie 89 Bahnhofsgebäude. Schwere Schäden erlitten 9 Elloks, 9 Elektrotriebwagen, 32 Diesellokomotiven und 3 Kleinlokomotiven. 1151 Güterwagen, 386 Personenwagen sind nicht betriebsfähig oder leicht beschädigt abgestellt. Die Kriegsschäden der Kroatischen Staatsbahnen beziffern sich, einschließlich der Einnahmeausfälle durch das sinkende Verkehrsaufkommen, auf 603,1 Millionen Dollar. Nun hofft man u.a. auf Finanzhilfen von der Weltbank. rrr

• Die nächste Europäische Reisezugfahrplankonferenz wird nach dem üblichen Zwei-Jahres-Turnus im September 1994 von den Polnischen Staatsbahnen in Warschau durchgeführt; für zwischenzeitlich nötige Anpassungen findet im Herbst 1993 eine fachtechnische Fahrplantagung in Paris statt. Auch die Fahrplanperioden der europäischen Eisenbahnen bis Sommer 1995 wurden bereits festgelegt: Demnach dauert der Jahresfahrplan 1993/94 vom 23. Mai 1993 bis 28. Mai 1994, der folgende Jahresabschnitt 1994/95 vom 29. Mai 1994 bis 27. Mai 1995. Der Winterabschnitt innerhalb der Jahresfahrpläne beginnt am 26. September 1993 und am 25. September 1994. rrr

• China will sein Bahnnetz bis zum Jahr 2000 um 32 Prozent vergrößern. Das Eisenbahnnetz soll von derzeit 53 000 auf 70 000 km ausgebaut werden. Derzeit kann die Eisenbahn nur etwa 60 Prozent des Gütertransportbedarfs decken. JGö

• Die erste unterirdische Standseilbahn Italiens entsteht an der Südflanke des Splügen. Dort sollen bei einer Geschwindigkeit von 10 m/s 2500 Personen in der Stunde befördert werden. Die Strecke ist 1262 m lang, der Höhenunterschied beträgt 639 m. Hersteller der Bahnanlagen und der Fahrzeuge mit je 170 Plätzen ist die italienische Firma Tanfani. rrr

• Das auch im Ausland weithin bekannte „Büro 224" der Schweizerischen Bundesbahnen in St. Gallen ist privatisiert worden. Damit ist der Verkauf und Ver-

Hochgeschwinigkeitszüge für den Kanaltunnel

Die französischen, britischen und belgischen Eisenbahnen haben am 28. Oktober 1992 auf einer internationalen Pressekonferenz in Paris ihre neuen Hochgeschwindigkeitszüge für die Eurotunnelstrecke vorgestellt. Mit dem Eisatz dieser sogenannten Eurostar-Züge verkürzt sich die Fahrzeit für die Strecke London–Paris auf drei Stunden und für die Strecke London–Brüssel auf 3 Stunden und 15 Minuten. Die Fahrpreise werden über den normalen Eisenbahntarifen liegen und sich nach Flug- und Fährpreisen richten. Wegen Verzögerungen bei der Lieferung der Eurostar-Züge wird der Hochgeschwindigkeitsverkehr durch den Kanaltunnel nicht vor Mitte 1994 beginnen. Bereits ab Dezember 1993 sollen mit siebenmonatiger Verspätung Autozüge durch den Tunnel rollen. Für den Hochgeschwindigkeitsverkehr sind 38 Eurostar-Züge bestellt (Bild), die täglich je 15mal auf den Strecken London–Paris und London–Brüssel eingesetzt werden.
1996 soll in Belgien eine Hochgeschwindigkeitsstrecke eröffnet werden, die zwischen Brüssel und London eine Fahrzeit von 2 Stunden und 40 Minuten ermöglicht.

Text und Foto: H.-J. Kirsche, Berlin

Niederflur-Tram in Halle (Saale)

Am 2. Dezember 1992 wurde in Halle (Saale) der erste Niederflurstraßenbahnwagen in den neuen Bundesländern offiziell eingeweiht. Der Wagen vom Typ MGT 6 D mit der Nr. 500 ist von DUEWAG/Siemens gebaut worden. Baugleiche Fahrzeuge erhielt bereits im Oktober 1992 die Stadt Bochum.
Der Niederflurbereich in diesem Zweirichtungsfahrzeug befindet sich zwischen den äußeren Türen, während zum Drehgestellbereich jeweils eine Stufe von 185 mm im Wageninneren überschritten werden muß.
Nach über 30 Jahren wurde in Halle (Saale) wieder ein neuer Zweirichtungstriebwagen in Dienst gestellt.
Die Wagenummer 500 gab es hier schon einmal. Sie erhielt ein 1941 gefertigter Prototyp des geplanten deutschen Einheitstriebwagens. Das Bild entstand während einer Testfahrt am 3. Dezember 1992 in der Merseburger Straße.

HAVAG, Foto: Kluge



Start bei AEG Hennigsdorf

Eine echte Neukonstruktion stellt sie nicht dar, trotzdem gab die am 2. Dezember 1992 an die Deutsche Reichsbahn gelieferte 112 101 Anlaß zum Feiern: Für die AEG Schienenfahrzeuge GmbH in Hennigsdorf bei Berlin ist sie die erste komplett unter neuer Firmenleitung gefertigte Regelspur-Lokomotive und zugleich Auftakt der ersten von DB und DR gemeinsam bestellten Lokserie. Der 90 Stück umfassende Auftrag hat einen Wert von 500 Millionen DM und trägt wesentlich zur Arbeitsplatzsicherung der 3100 Hennigsdorfer Lokwerker bei.
Von den 1990/91 noch in LEW-Regie produzierten 112 002 bis 040 unterscheidet sich die jetzige Serie vor allem durch verbesserte Bremsen, neue Thyristorsteller zur stufenlosen Geschwindigkeitsregelung, entsprechend angepaßte Wendezug- und Doppeltraktionssteuerung sowie die Zugsicherungseinrichtung (LZB 80 und „Computer Integrated Railroading" System ELKE).
Die Betriebsnummern bis 112 145 sind an die DR, die weiteren an die DB vergeben, doch werden alle 90 Loks beim Bw Berlin Hauptbahnhof stationiert. Auf dem AEG-Gelände präsentierte sich bereits 112 146 mit DB-Signet. Es wird wohl in der für die „Deutsche Bahn" modifizierten Form auch bald an 112101 zu sehen sein: die ohnehin nur aufgeklebten Buchstaben „DR" sind schließlich leicht zu tauschen (Bild).



Text: K. Koschinski, Foto: B. Schulz

NACHRICHTEN

sand von Kursbüchern aus aller Welt auch künftig gesichert. Hier die Anschrift: Minikus & Co, Kursbücher aus aller Welt, Postfach, CH-9001 St. Gallen.

rrr

• Am 30. November 1992 wurde nach sechsmonatiger Bauzeit im Hauptbahnhof der Saalestadt das 500. KURS'90-Verkaufsterminal der DB und DR eröffnet. In diesem Reisezentrum gibt es elf Beratungsplätze (Counter) zur Bedienung der Fahrgäste. Das kundenfreundliche Reise-, Informations- und Verkaufssystem der 90er Jahre bietet alle üblichen Dienstleistungen bis hin zur Reservierung von Stellflächen für Autos auf Bahnvorplätzen (Park & Rail) und Vorbestellung von Mietwagen (Rail & Road). Die mit modernster Siemens-Computer-Technik ausgerüsteten Terminals sind mit dem zentralen Bahnrechner für den Personenverkehr in Frankfurt (Main) vernetzt. Dieses System ermöglicht ein einheitliches Verkaufssystem und spürbare Erleichterungen für Fahrgast und Bahnpersonal.

MEB

• Erstmals auf dem Gebiet des früheren West-Berlin wurde am 19. November 1992 in Wannsee ein Oberleitungsmast gesetzt. Um mit Beginn des Sommerfahrplanes 1993 den ICE-Verkehr nach Berlin aufnehmen zu können, ist Eile geboten. Die Strecke Rehbrücke–Wannsee –Berlin Zoologischer Garten wird bis dahin unter den Draht kommen. Dafür sind 830 Oberleitungsmaste erforderlich, die überwiegend mit Hubschraubern gesetzt werden. Diese Technologie hielten einige Politiker für eine neue Erfindung, obwohl sie bei der DR seit Mitte der 70er Jahre bewährte Praxis ist.

MEB

• Die Niederländischen Eisenbahnen (NS) planen den Einsatz doppelstöckiger Interregio-Züge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Der Beginn der Auslieferung der 290 Fahrzeuge der Baureihe IRM-1 ist für März 1994 vorgesehen. Der erste Einsatz der doppelstöckigen Fahrzeuge soll zwischen Amsterdam und Visslingen ab Januar 1995 folgen, die gesamte Flotte ab September 1996 einsatzfähig sein. Die Wagen der Baureihe IRM-1 haben eine Kapazität von 182 Sitzplätzen.

ETR

• Die indischen Eisenbahnen (IR) planen den Umbau der Meter- und Schmalspur-Strecken auf Breitspur. In den Jahren bis 1997 sollen die ersten 6000 km umgebaut werden.

ETR

• British Rail (BR) hat die erste Vereinbarung mit einem privaten Investor getroffen und ihm den Einsatz eigener Wagen auf ihrem Netz gestattet. Die Firma Stagecoach Rail chartert Reisezugwa- ➪

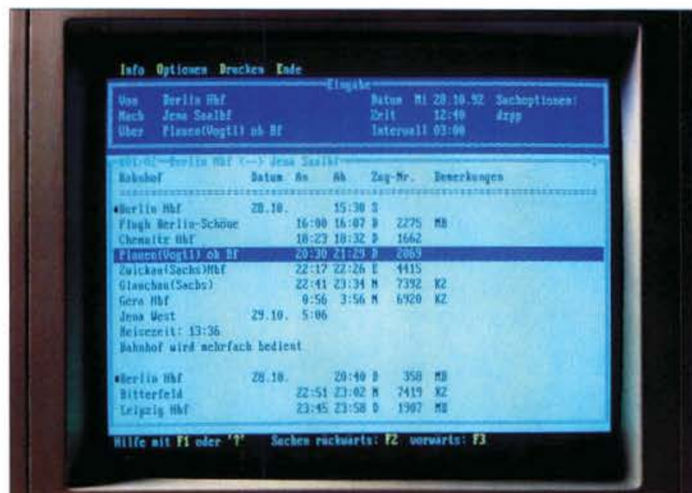


Foto: KLAWIAN

Reiseplanung per PC

Zum aktuellen Fahrplan beider Deutscher Bahnen gibt die Zentrale der Deutschen Bundesbahn Software für DOS-Personalcomputer heraus. Das Programm Hafas ist in der Lage, ca 24000 Zugverbindungen zu ermitteln, wobei ungefähr 1000 Bahnhöfe ausgewählt werden können. Es benötigt 7 Megabyte auf einer Festplatte. Wird das Programm auf einem Rechner mit einem 80 286-Prozessor betrieben, stehen nicht alle Funktionen zur Verfügung, und die Verbindungssuche benötigt erheblich mehr Zeit. Gegen eine Schutzgebühr von knapp 30,- Mark kann das Programm Hafas zum Beispiel auf größeren Bahnhöfen erworben werden. Wer die wesentlichen Hauptstrecken bereist, erhält mit dieser Software ein komfortables Planungswerkzeug in die Hand. Wer jedoch das gesamte Kursbuch auf dem PC haben will, muß tiefer in die Tasche greifen: Der Winterfahrplan mit allen Zugverbindungen ist als CD-ROM für etwa 350,- Mark zu haben. Text: ip

Erhalt für S-Bahn-Veteranen

Ende November 1992 feierte der Berliner Verein „Historische S-Bahn e. V." sein einjähriges Bestehen, Zwischen1924 und 1941 wurden über 2000 Wagen für die Berliner S-Bahn gebaut. Erst nach über sechs Jahrzehnten konnten Neubaufahrzeuge der Baureihe 480 und 485 in Dienst gestellt werden. Mehr und mehr werden deshalb ältere Fahrzeuge ausgemustert und sind in jüngster Zeit auch verschrottet worden. Engagierte Eisenbahner und S-Bahn-Freunde gründeten am 23. Oktober 1991 den Verein mit dem Ziel, die unterschiedlichen Bauarten mit wenigstens jeweils einem Fahrzeug der Nachwelt zu erhalten. Inzwischen befinden sich 17 Fahrzeuge der Baujahre 1924 (BR 169), 1925 (BR 168), 1932 (BR 165.8), 1934 (BR 125, zuletzt BR 276.0, siehe Bild), 1938/41 (BR 167), 1941/42 (Bauart Peenemünde, später BR 167) und 1979 (BR 270/Musterzug) im Vereinsbesitz.
Derzeit werden die Fahrzeuge konserviert und erste Instandsetzungen durchgeführt. Dafür sind neue Mitglieder gerne gesehen. Kontaktadresse: „Historische S-Bahn e. V.", Wönnichstraße 21, O-1130 Berlin.

Text und Foto: D. Lehmann, Berlin



TATRA-Bahnen in Chemnitz

Bis zur Jahrtausendwende muß der Chemnitzer Straßenbahner vornehmlich mit TATRA-Fahrzeugen des Typen T3D (Tw) und B3D (Bw) auskommen. Deshalb beschloß die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG), zunächst 36 Triebwagen- und 14 Beiwagen grundlegend zu modernisieren. Die Arbeiten werden im Rahmen von Hauptuntersuchungen durch den Waggonbau Bautzen GmbH, die AEG Westinghouse Transportsysteme GmbH und der CVAG übernommen.
Das Modernisierungsprogramm umfaßt neue gepolsterte Sitze, bessere Klimatisierung des Fahrgastraumes und ein elektronisch betriebenes Informationssystem, neue Bedienpulte und einen Rangierfahrstand im Heck jedes Fahrzeuges. Einen Beitrag zum Umweltschutz leisten Schallschutzschürzen im Drehgestellbereich und die Spurkranzschmierung. Die Traktionssteuerung mit Beschleunigern und Schallschützen bleibt unverändert. Zum Bild: Tw 501 bis 504 sowie Bw 751 und 752 befinden sich in den Chemnitzer Stadtfarben bereits im Liniendienst. Augenfällig sind die neue Dachform und ein gefedertes Prall-Element des Steuertriebwagens.



Text und Foto: H. Matthes, Chemnitz

gen von BR und läßt sie in bestehenden Intercity-Nachtzügen zwischen Aberdeen und London verkehren. Insgeamt wurden sechs gecharterte Wagen bei der Firma Breul neu ausgestattet und in den Farben der Firma gespritzt. ETR

• Der Güterverkehrsbereich der Französischen Eisenbahnen (SNCF) hat eine Studie in Auftrag gegeben, die die Marktnische zwischen Straßen- und Lufttransport für hochwertiges Kleingut prüfen soll.
Als nächster Schritt ist geplant, eine detaillierte technische Studie für einen 300 km/h schnellen TGV-Güterzug zu erstellen. Das Konzept geht von zwei Triebköpfen und acht Mittelwagen aus, die in der Lage sein sollen, bis zu 80 t zu transportieren. ETR

• Der gemeinsame Vorstand von DB und DR beschlossen am 17. und 18. November 1992, künftig für jedes Vorstandsmitglied einen Hauptsitz und einen Zweitsitz festzulegen. Von den 13 Vorstandsmitgliedern, die zugleich Ressortchefs sind, werden künftig 8 ihren Hauptsitz in Berlin haben. Dazu gehören der Vorstandsvorsitzende, die Bereiche Unternehmensentwicklung, Forschung/ Entwicklung, Personal/Soziales (DR), Personenverkehr, Fernverkehr und Traktion /Werke. In Frankfurt (Main) verbleiben als Hauptsitz die Ressorte Finanzen/Controlling, Personal/Soziales (DB), Güterverkehr, Fahrweg und Immobilien.Der Zweitsitz befindet sich jeweils in Berlin bzw. Frankfurt (Main). Mit dieser Grundsatzentscheidung wird zugleich die Bedeutung Berlins als Hauptstadt für die künftige Deutsche Bahn AG unterstrichen. MEB

• Die italienische Eisenbahn (FS) wird eine Lokomotive der Baureihe S 252 (EuroLok) testen. Für die Versuchsfahrten in Italien stellt RENFE eine ihrer Serienlokomotiven zur Verfügung. Da die Lokomotive für zwei Stromsysteme nach internationalen UIC-Standard konzipiert ist, kann sie ohne nennenswerte Modifikation im italienischen Netz fahren. ETR

• Die ungarischen Staatsbahnen (MÁV) haben einem Konsortium, bestehend aus der Asea Brown Boveri AG und der Firma Ganz-Hunslet, Budapest, den Auftrag über die Lieferung von fünf elektrischen Hochleistungs-Triebwagen erteilt. Der Auftragsumfang für ABB beträgt rund 15 Millionen Mark und entfällt zu einem Drittel auf die ABB Verkehrstechnik in Neudorf, Österreich, und zu zwei Dritteln auf die ABB Henschel AG, Mannheim.

GÜTERSCHUPPEN

AUSGABE JANUAR 1993

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE NÄCHSTERREICHBARE AUSGABE HEFT 2/93 IST AM 11. JANUAR 1993

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Biete

Modellbahnen zu günstigen Preisen. Liste/Freiumschlag: A. Schott, Hochweiselerstr. 4a, W-6308 Butzbach, 06033/2590H

Verkaufe in TT: 1x 4522, 1x 4341, 1x 4521, 1x 4523, 1x 4331, 1x 4414, 1x 4520, 1x 4154, 1x 4342, 1x 4411, 1x 3440, 2x 3113, 2x 3114, 2x 4333, je Wg. 7,-; BR86, 70,-, BR56, Prei St., 90,-. Bernd Risse, Grenzstraße 18, O-8400 Riesa

Biete -zigtausend Ersatzteile für TT (vom Zahnrad bis Gehäuse), in H0 BR 01 alt, in H0m 99211, 996101 und Bastelmat., E-Lok-Archiv, Diesellok-Archiv, Modelleisenbahn Intern. (3 Bände), führe m. Ihr. Mat. Auftr.-Arb. f. S. aus. Thomas Popp, E.-Thälmann-Str. 16A, O-1806 Wusterwitz

Verk. TT-Loksamml.: 36 Loks, 15 Pers.-Wagen, 5 Sonderzüge, Gesamtwert: ca. 7000,-, Verkaufspr. VS (Wert wächst ständig!). Bei Interesse rufen Sie an: 09164/1495, ab 18 h, Horst Hellmuth, W-8531 Langenfeld

TT-Loks, Wagons, Gebäude, Gleise, Signale, Weichen zu verkaufen, OVP mögl., kompl. U. Zeiler, Fasanenweg 48, O-7290 Torgau

Eisenbahnplatte, 1,70x2,50 m, mit Winkelrahmengestell, demontierbar, ohne Zubehör, DM 200,-. H. Massur, Sudetenstr. 34, W-8429 Ihrlerstein

Verkaufe BR 254 DR, neuw. und BR 194 DB, neuw., evtl. Tausch gegen BR110 DR, alles BTTB. D. Zimmermann, Am Deichgraben 1, O-7550 Lübben

Helfe beim Bau von Haus-Bausätzen aller Fabrikate bzw. Übersendung der Bausätze gegen geringe Gebühr. Wer handwerklich nicht so bew. ist, setze sich bitte mit mir in Verbindung. Chiffre ME01/677072

Spur TT, ca. 90 Loks, 350 Wagen, viel Eigenbau u. Kleinserien. Liste gegen Freiumschlag u. Lit., U. Ziegler, Dürrentalweg 60, W-7345 Deggingen

Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur abzugeben, Liste gg. DM 1,20,-. Karl Fr. Walbrach, Am Rödchen 27, W-6270 Idstein

HO- + TT-CLUB INTERNATIONAL

Was mehrere tausend Z- und N-Freunde in nahezu 30 Ländern teilweise bereits seit Jahren mit Erfolg vormachen, sollten **H0- und TT-Bahner** auch können: Spezial-Insider-Infos (keine Modellbahn-Zeitschrift!), gemeinsame Ausstellungen und Stammtische, **"Alles über H0 + TT"**, Unterstützung bestehender H0- und TT-Vereine, Pressedienst, Club-Sonderwagen u.v.m. - **Infopaket** gegen DM 2,- in Briefmarken oder Internationalen Antwortschein vom

HO- + TT-CLUB INTERNATIONAL
Breite Str. 43, D-O-3400 Zerbst

Kl. EB-Hefte
Nr. 5, Intersterburger und Königsb. Kl.b., Nr. 6, Ost- und Westhavelländ., Kreisb. Infos bei: R. Taege, Dimitroff Allee 172, O-1800 Brandenburg

Ex. Kl.b. Rathenow-Senzke-Nauen; Gleispläne der Betriebsstellen und andere Literatur über Schmalspurb. Infos bei: R. Taege, Dimitroff Allee 172, O-1800 Brandenburg

Briefm. m. Eisenbahnmotiven (Europa) abzug., Liste gg. DM 1,40. Karl Fr. Walbrach, Am Rödchen 27, W-6270 Idstein

Spur N FLM. BR 81 7035, DM 80.-, BR 94 7093, DM 110,-, Piko BR 65 und 55, je DM 100,- sowie weitere 40 Lokmodelle und 300 Wagenmodelle, Liste gegen DM 1,50,-. Ralf Werheid, Goethestraße 23, O-8400 Riesa

Levy: A Century of Mod. Trains, ENTW.D. MEB 1870-1970 in engl. Spr., neuw., DM 58,-. Meyer, Am Schäferbrink 13, O-2830 Boizenburg

Hobbyauflösung! TT Loks und Wagen, Umbau/Frisur, Straßentz. (Egb.), alles DRG, Literatur, „me" '56-90', Liste gegen Freiumschlag, zusammen DM 3000,-. M. Lorenz, D.-Neudorfer Straße 5, O-9331 Deutscheinsiedel

Verk. günstig von Roco VT 98 + VS sowie versch. Wiking-Modelle, Liste gegen Freiumschlag, Reinh. Peter, W-7919 Buch, Siedlerweg 1

Biete

Verkaufe Broschüren SVT 175, ein Schnelltriebwagen der DR, Format 14,8x22,5, 22 Seiten, 14 Fotos, Lieferung gegen Zahlung von 5x DM 1,- in Briefmarken. K. Heime, P.-Junius-Straße 57, O-1156 Berlin

TT-Sammlung, 11 Loks, 40 Wagen, zusammen DM 600,-, Piko-H0, 9 Loks, 30 Wagen, zusammen DM 500,-, Zubehör billigst. Tel. 030/5276894

Verk.: Trix inten: E 05 grün = 130,-, G-Wg: 23563, 23589, 23602, 23601, pro St. = DM 20,-, Piko: BR 38 = 100,-, Güterzug 190/16/3/2 = DM 100,-, Russ. P-Zug (Lok + 2 Wagen) = DM 80,-, div. Eisenb.-Lit. Liste anford.: G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 3333 Büddenstedt 1

Biete: Neu! Die Sächsische IK, DM 11,50,-, weit. Broschüren üb. Schmalspurbahnen. Liste gg. Freiumschl.: R. Walter, Am Ringpark 3A, O-8270 Coswig

H0-Modellautos Wiking, Albedo, Herpa. Liste geg. DM 1,50 in Briefmarken von K. Wenders, Postfach 3223, W-5120 Herzogenrath 3

Verkaufe Faller-Magazin, kompl. von Nr. 1-89, gegen Gebot. Willi Reichert, Schäffersheimerstr. 12, W-7600 Offenburg 21

Modellbahnauflösung, verkaufe fast neu, preisgünstig, H0/TT Loks, Wagen, Zubehör. Tel. O-7304 Roßwein 2706

Panzerzug 7teilig, Fotos und Infos gegen DM 3,- in Briefmarken. Hesse, Emscherbruch 11, W-4350 Recklinghausen. Tel. 02361/372819

Verk. TT Material, Loks u. Hänger inkl. Schienen. D. Brambor, O-1093 Berlin, Tel. 9222877

Verk. Spur 0 Modelle BR 84, 91, 3 Personenwagen, 1 Gepäckwagen. Frank Kobelt, Am Steinteich 19, O-7500 Cottbus

Verkaufe N-Anlage, 1,50x0,78 m, diverses rollendes Material, Häuser usw., DM 900,-. Wegner, O-9561 Zwickau, Baikonurweg 12, 0375/451117

Geg. Geb.: Kursb. DR SO 68-90/91, „ME" 59-90, EK 11/88-91, weit. EB/MEB-Lit. (Liste geg. Freiumschlg.). Ralf Baumann, Str. d. Jugend 2a, O-4501 Rodleben

Verkaufe Piko BR80 Dampflok in H0 mit silbernem Fotografieranstrich (nur 100 St.) limitiert! Für DM 100,-. Jens Näder, Hämmelsgasse 12a, W-6980 Wertheim

Biete: Roco Diesel-Rangierlok mit Metallgeh. aus Packung 41070, DM 20,-, div. Güterwag., je DM 3,-, Roco-Line-Gleisoval mit Böschung, kompl. DM 10,-, Weinert-Weichenantr. 7231, 8 Stück je DM 1,-, Moba-Rangiermodul 150, DM 10,-. Tel. 05121/22503

Biete Herstellerschild Triebwagen 685-254-0, Bj. 34, Waggonbau Görlitz. Wienck, Fährhofstr. 27A, O-2300 Stralsund, Tel. 03831/293500

Verkaufe ME 1958-1988 gebunden. Kronemann, Am Waldschlößchen 16, O-5300 Weimar, Tel. 03643/61320

Spur-0/2Rail GP9 „UN-PACIFIC" BS mit Cab-Einr., Antenne von Red Caboose-USA, neu! FP DM 1200,-. 05341/392463

Verk. Loks, Wagen, Str.- und Militärfahrzg.-Lit. der DDR-Prod., Liste gegen Rückporto, H. Busch, Langer Weg 1, O-6850 Lobenstein

Verkaufe Märklin-Artikel. Liste gegen Freiumschlag bei Ernst Tillmann, Ackerstr. 4, W-4154 Tönisvorst 1

Fleischmann H0 Sonderserie 91, Lok 232 TC, grün (T18) + 5 Personenwagen, selten, kompl. DM 720,-. E. Pfeilsticker, Sonnenstr. 11a, W-7500 Karlsruhe 21

E-Lok-Arch. 84, Brandenb. Städteb. Mod. Bahnbücher 8, Eisenb.-Kal. 83, 85, Eisenb. Journal 7,12/90, 3,7,12/91 (DM 12,50), suche Piko N 6achs. Diesell. dän. MY, Lokgeh. BR 110 TT. Pietschmann, Diesterwegstr. 4, O-8601 Hochkirch

Zeitschrift Jugend + Technik von 1958-1986 (1976/1977 mit Lücken). Lautenschläger, Erlenhof 26, O-1585 Potsdam

Verkaufe orig. Buchfahrpläne Harzquerbahn, ÖBB, SBB, Signalbücher und Fahrdienstvorschr. DB + DR, Transpr. Verkehrsgesch., alle Bände, Lokarchive, Kursbücher ganz Europa. Siegfr. Knapp, Untere Steinmauer 27, W-7972 Isny

Verkaufe Spur N Gleismaterial, Bogenw., Weichen usw., Roco und Trix. M. Busche, Jordanstr. 2, W-3200 Hildesheim, Tel. 05121/513006

H0 2L-GS E91 DB Model-Railways/Märklin = 80,-, Fleischm. E69 grün = 60,-, Pers.-Wag. 5084, 5086 u. Liliput Orient-Expreß-Wag. à 15,-, Piko BR130 = 60,-, BR52 = 80,-, SVT137 2tlg. = 50,-, Liliput-Kataloge. Janowski, Tietjenstr. 28, 1000 Berlin 49

B: ME 58, 59, 70 und viele Einzelh. ab 52, Piko N 180 u. H0 BR78 Liliput als ET-Spend., s. ME 3, 4, 5/65 u. 4/78 oder als kompl. Jahrg., Lutz Kayser, Marienstr. 11, 4800 Naumburg

Biete Roco Sonderzug aus Pankow I u. II, Liliput 10500 (05003, DB, Wagnerbl.), Fleischmann 4094, DM 150,-, 4162, DM 190,-, all. ladenneu, 0-Kart., M. Galle, O-1195 Berlin, Baumschulenstr. 42

Verkaufe 2 Signallampen (Formsignale-Petroleum) und 1 Weichenlaterne sowie evtl. 2 Mannschaftswagenlampen, Preis VS. Bitte Angebote an: O. Thierfelder, O-9102 Limbach, Helenenstr. 32

Biete Prefo Feldbahn, 45 mm, Spur TT, 3 Silverlines-Wagen, 1 Bausatz, GMS30 m. BRH, GRHS „Oppeln" m. BRH, suche H0-Bausatz Bigboy (nicht Revell). M. Berthold, Pfortastr. 19, O-4800 Naumburg

Verkaufe: Eisenb.-Lit.: Dampflokomotiven, 25,-, Die große Zeit der Eisenbahnen „1832-1914", 45,-, Berlin u. s. S-Bahn, 25,-, Lokomotiven v. Borsig, 25,-, Bayer. Bahnhof, 15,- usw., G. Krebs, Bahnhofstr. 32, W-3333 Düddenstedt 1

TT-E70, grün, orig. Heer, neuw., DM 430,-, Eigenbauten BR24, 64, 50[40], 80 H0 Piko BR23, 50 zu verk., gg. Gebot. Jetke, Fritz-Siemon-Str. 26/91, O-7024 Leipzig

Verkaufe Rokal, BTTB u. Zeuke, z. B. 1003, E05, E03, BR85, D-Zug-Wagen SSB usw., Liste gegen Freiumschlag. K. Schmit, Danziger Str. 18, W-6303 Hungen 9. Tel. 06036/3330 o. Tel. 06402/2173, ab 20 Uhr

Verkaufe Rokal TT-Modelleisenbahn sowie Zeuke-BTTB, mit vielen Raritäten, Liste gegen DM 2,-, Rückporto von: Bernhard Schwinn, Holsteinische Str. 26, 1000 Berlin 31, W-030/877568

Eisenb. Stadtilm und Bing 1919/30, 1951, z. T. reparaturbed., deutsche Maschinen- und Heizerzeitschr. 1896/97, 200 S., kl. Eisenb. g. einf., g. groß, g. raff., TT, Glas Analen 47-66, Schmalspurb. in Sachsen, Straba in K.M.St. u.v.a. Siefried Freitag, Niederhohendorfer Str. 15, O-9550 Zwickau

Verkaufe in TT: 1x 3740, 25,-; 1x 3734, 25,-; 1x 3730, 25,-; 1x 3440, 7,-; 2x 3113, à 7,-; 2x 3114, a 7,-; 2x 4333, à 7,-; 1x 5313, 10,-; 1x 5314, 10,-; 1x 5110, 10,-; 2x 5315, à 10,-; 4x 4240, à 7,-; 3x 4244, à 7,-; 1x 4412 BR81, 50,-; BR130, 65,-; V180, 65,-. Bernd Risse, Grenzstraße 18, O-8400 Riesa

Verkaufen kann jeder... die Beratung ist entscheidend!

SCHIFFS- & MODELLBAHN-STUDIO



Clemens Wandelt und Martin Weiß
Joachim-Friedrich-Straße 26
1000 Berlin 31 · Telefon (030) 3249694



Der aktuelle Treff
für Modelleisenbahner und RC-Schiffsmodellbauer

Wegen Spurwechsel: 1 Monat alt, Dieseltriebzug: „Max Liebermann", 7teil., BR601 (VT)11⁵ Roco, 1x BR 290 „rot" Roco, 2 gedeckte 4achsige Güterwagen, 1x 4achsig Kesselwagen (VTG) Roco. Preis nach Vereinbarung, bitte schriftlich an: M. Förster, Oeserstr. 107, 6230 Frankfurt 80

H0-Digital 2 Leiter zu verk., 1 Decoder K83 S88, 2 Switschh., 1 Transform., 2 Keyboard/1x ZE, 11x AM, 6x GBM3 von SES. Anfragen: J. Brehme, 0711/283096

M 3029, Bj. 1950 3L, DM 90,-, LNER Hornby Tend.-Lok 3a. +2 4a.-PWg., DM 115,-, M -HA BR 38, DM 125,-, Pos. 2+3 = 2L. Tel. 07561/1503. J. Reiss, Attenhoferstr. 29, W-7971 Unterzeil

Piko H0, 60 Dampfloks, 25 Diesel, 30 E-Loks, 280 Güterwagen, 150 Personenwagen, 12 Triebfahrzeuge, 2- und 3teilig, viele Raritäten oder tausche gegen TT BTTB Rokal. 02631/58277, ab 19 h

Berliner TT-Modellbahn-Versand
am U-Bahnhof Seestraße
Heinz Krümmling
1000 Berlin 65 · Seestr. 42
☎ 0 30/4 54 20 99

Sofort lieferbare Neuheiten:

2121	Dampflok BR 01 DR	195.00
2122	Dampflok BR 01 DB	195.00
92290	Dampfspeicherlok	320.00
2813	Berlin 2000 LVT, gelb	48.00
2414	Elektrolok 194 DB, grün	149.00
2412	Elektrolok 1020 ÖBB, rot	149.00
bima	TT Drehscheibe kompl.	270.00
bima	TT Ergänzungsgleisstück	1.60
16880	Pilz Dopp. Kreuzungsweiche	29.50
14424	Kesselwagen ESSO	17.90
14425	Kesselwagen SHELL	17.90

Neue Ausführung, aber letzte Serie:

2110	Dampflok BR 35	110.00
2111	Dampflok BR 23	110.00

Beide Loks mit neuen Nummern, gut lesbar und nie gekannten Laufeigenschaften.

In Kürze lieferbar: (Stand 7. 12. 1992)

92400	Elektrolok E 70 (NEU)	195.00
maTTra	Diesellok 218 DB, rot	198.00

Wir informieren Sie gern über unser Versandprogramm, bitte senden Sie uns einen Freiumschlag.

Verk. TT Platte mit Loks und Waggons und für H0 Loks und Waggons. M. Behne, Welsleberstr. 5, O-3300 Schönebeck

AR 0180 Airport-Express, ladenneu, suche Revell-Lokbausätze o.a., Zugpackung. Tel. 03601/2486

Buch:
Sicherungsanlagen von W. Cauer, 459 Seiten, von 1922, sehr gut erhalten; Verzeichnis für Stoffe für elektr. Anl. 1936, Piko BR 50, Ehlke Kesselwg., Aral, Dietzel Güterwagen, Schicht C4üpr 13, blau. Angebote an J. Winterberg, Ringstraße 86, 6500 Mainz 42, Telefon 06131/592000

Große Eigenbau-Dampfmaschine, Kolben Ø68 mm, Kohlenfeuerung, Schornsteinanschluß, Kesselinhalt 10 Ltr., Preis: DM 500,-. Heinz Raebel, Neue Str. 32, O-5232 Buttstädt

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf
MODELL EISENBAHNER

O-Anlage Liebmann ges., 8 Züge, Modelleisenbahner, Jg. 1952-92, antike erzg. Pyramide mit Figur, zwei Etagen, el. Antrieb, 1,4 m hoch. Willi Erfurt, E.-Thälmann-Str. 8, 7701 Torno

Original Märklin-Relais u. Elektronik-Relais aus Digitalumbauten abzugeben. Preis DM 10,-/40,-. H. Seeligmann, Tel. 030/3331345

Modelleisenbahner, 52-69 f., ca. 3 Hefte fehlen. Ab 17 h: Tel. 2230/43. R. Naumann, Heideweg 7, O-1710 Luckenwalde

Suche

Märklin-Eisenbahn, Vorkrieg, von Sammler zu Liebhaber, priv. ges. Tel. 08142/52843

Suche von Märklin Spur 00 Loks, Wagen, auch stark defekt, sowie Ersatzteile jeder Art. Dringend gesucht: Teile von HS/HR 700, Rahmen v. HS 800/SLR 700/800. Chiffre ME01/647555

Suche Modelleur für Figuren, Spur LIm-(LGB). M. Koetsier, Tel. W-0621/801866, Mannheim

Fleischmann-Spur 0, auch defekt. Tel. 02333/2120, rufe zurück

WERNER KRATZ MODELLBAHNEN
Viktoriastraße 6 · 5400 Koblenz
Telefon 0261/18627 · Fax 18690

Model Loco Farbkatalog inkl. Porto 12,50

	BS	FM	FMFH
ML 216 preuß. P 4.1	324,–	925,–	990,–
ML 217 preuß. T 9.1	398,–	925,–	990,–
ML 218 meckl. T 4 kpl.	355,–		833,–
ML 219 preuß. T 10	413,–	1085,–	1150,–
ML 240 V 140 001	516,–	1250,–	
ML 223 preuß. G 2	498,–	1218,–	1283,–

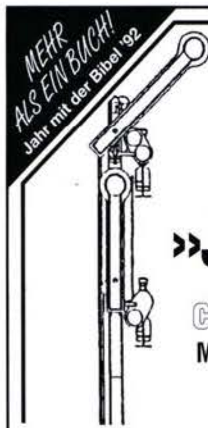
– Weinert-Modelle – MP-Radsätze MS
– Faulhaber-Motorisierungen SB
– Listen gegen 4,– in Briefmarken
– Versand NN 8,– oder Vorauskasse 5,–

Suche ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500/601-Modelle (alle Größen), + Pappbastelbögen. W. Meinecke, Habigerstieg 17, W-2100 Hamburg 90

TT-Modellbahn gesucht von BTTB, Zeuke, Rokal u. dergl. U. Vollbracht, Mittelstr. 20, W-5830 Schwelm.

Raritäten rund um die Eisenbahn v. vor 1945 von Sammler gesucht. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, W-7000 Stuttgart 1, Tel. 0711/655106

Suche von Arnold: Schnellzugwg. DR Nr. 3204, 3 Stck., 1. Klasse und Nr. 3205, 4 Stck., 2. Klasse, sowie Triebzug ET-420 (DB) Nr. 2941 und Kö.-4670 DR Nr. 2066. Zuschriften an: Uwe Bartkowiek, Weberstr. 6, O-2510 Rostock 5



cmt – Für uns ist auch **1993** ein

»Jahr mit der Bibel«

christliches modellbahn team

Mehr Infos zu uns oder zur Bibel? Kein Problem!
Einfach nachhaken: cmt, c/o K. H. Jähner,
Marienfelder Str. 47 · 4830 Gütersloh

Suche Fabrikschilder alter Eisenbahnwagen, auch beschädigt, von DB/DR/Werk/Industriebahnen (deutschsprachig), beste Bez. o. Tausch. C. Tippe, Wallstr. 23, W-7585 Lichtenau, 07227/4591

Suche VT04 Piko/Gützold Ausf. DB. J. Bohn, Bahnhofstr. 16, W-3308 Königslutter, Tel. 05353/2223

Von Preiser 4 Traktoren von Circus Krone im Maßstab 1:87 od. and. Firma. G. Möske, Rosenweg 4, O-2900 Wittenberge

Eisenbahn/Modellbahn-Zeichnungen
Horst-Dieter Hettler ▌ Maßstab 1:45
Birkenweg 22 · W-5401 Waldesch
Liste gegen Freiumschlag A6/DM 1,–

Biete Modelleisenbahner 1952 bis 1992, 4 Hefte fehlen, suche Roco BR 17, 93 Espewe-Modelle. Heiko Kölle, Wollweberstr. 16, O-3560 Salzwald

Gleise u. Weichen Spur 0, Wagen u. Loks (Bausätze) Spur 0 (keine Kleinserien), Güterwagensets DRG u. EP I in H0, Einzelteile H0. J. Peters, Friedrichstr. 5, O-3705 Ilsenburg

Tausche und kaufe Negative der BR52 alt, DR u. a. Bahnverwaltungen. Trunk, G.-Engelke-Str. 1, O-5800 Gotha

Eheim-Trolley-Bus
von Privat gesucht. Telefon W-0711/4560281

Suche Modellautos H0, aus DDR-Produktion, z.B. S4000 Feuerwehr B1000, LO, Trabant 500 u. W311. Mike Hengelhaupt, Oberhofer Str. 12, O-6060 Zella-Mehlis

TT-Fahrzeuge (Rokal, Eigenbau, Zeuke). A. Stärk, Bondenwald 26, W-2000 Hamburg 61, Tel. 040/587321

Schnellzugwagen (DR, CSD, MAV), M61, MAV u. 5699 CSD von Piko Spur N sowie BR230 Egb., Mario Müller, Otto-Franke-Str. 8 b, O-8028 Dresden

KAUFE JEDE MODELLBAHN
MODELLAUTOS
ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote aus Großhandelsauflösung

TT	NEU: BR 86	nur	69,–
	NEU: BR 92	nur	45,–
	Bogenweichenpaar el.		17,–
HO	DKW el.		12,–
	Schienenbus-Beiwagen	nur	17,–
	NEU: BR 86	nur	49,95
	Russ. BO^W + 2 Wagen		109,95
	100 gerade Schienen		49,95
	FZ-2-Trafo, Fahr & Licht		49,–
	Saxonia		**169,–**
	5 versch. russ. LKW H0		100,–

Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 1000 BERLIN 30, ab 14 h

B: ME 58, 59, 70 und viele Einzelh. ab 52, Piko N 180 u. H0 BR78 Liliput als ET-Spend., s. ME 3, 4, 5/65 u. 4/78 oder als kompl. Jahrg., Lutz Kayser, Marienstr. 11, 4800 Naumburg

Su. Eisenbahnfreunde, die mit mir Dias tausch. möchten. Mein Sammelgebiet: DB, DR, ÖBB, SBB und Privatbahnen. W. Brutzer, Erfurterstr. 51, D-7260 Calw

Gebr. FLM, Trafo, Signale, Profi, Gleis, Weichen usw., K. Dildei, Rodenbacherstr. 53, W-8770 Lohr, 09352/9178

Auhagen

Bausätze, die Ihre Anlage bereichern!



Vorbildgerecht gestaltete Bahnbauten – z.B. Bahnhof Klingenberg-Colmnitz – und typische Gebäude aus dem mitteldeutschen Raum. Vielfältiges Sortiment in reicher Detaillierung, hoher Qualität und mustergültiger Paßgenauigkeit.
Katalog beim Fachhändler oder – gegen DM 2,50 in Briefmarken direkt von
Auhagen GmbH, Hüttengrund 25, 0-9341 Marienberg/Erzgeb.



O-1035 Berlin, Modellbahncenter Hosse, Glatzerstr. 1
O-1058 Berlin, Modelleisenbahnen Günter Peter, Kopenhagener Str. 73
O-1100 Berlin, Modelleisenbahnen Pankow, Berliner Str. 48,
O-1054 Berlin, Fliegender Hamburger, W.-Pieck-Str. 98,
O-1055 Berlin, Detlef Appel, Hans Otto-Straße 7
O-1055 Berlin, Modellbahn-Haberditzl, Greifswalder Str. 2
O-1120 Berlin, Fa. Fritko, Berliner Allee 98
O-1157 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, Herman-Dunker-Str. 104
O-1170 Berlin, Waggon-Treff, Rosenstr. 3
O-1280 Bernau, J. Bostedt & Dr. Fischer, Breite Str. 13
O-1501 Eiche, Phillips Modellbahnhof, Hauptstr. 89
O-1710 Luckenwalde, Neumann Elektronik, Baruther Str. 27
O-1803 Brandenburg/Plaue, Spiel + Freizeit Goyer, Genthinerstr. 65/102
O-1950 Neuruppin, Werner Baumgärtel, Siechenstr. 17
O-2130 Prenzlau, Brigitte Simon, Stettiner Str. 26
O-2200 Greifswald, Jan Schildhauer, Steinbecker Str. 27
O-2400 Wismar, Modellbahn Börse, Karl-Liebknecht-Str. 52
O-2850 Parchim, Borrmann's Modelleisenbahn-Treff, Blutstr. 3
O-3080 Magdeburg, Modelleisenbahnen, Olvenstedter Str. 13
O-3500 Stendal, Fa. Liebisch, Breite Str. 25
O-4014 Halle, Fa. Hoffmann, Straße der DSF 96
O-4240 Querfurt, Hobby-Shop, Merseburger Str. 11,
O-4300 Quedlinburg, D. Steinbrink, Stieg 16
O-4850 Weißenfels, Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2a
O-5020 Erfurt, Radio-Kästner, Lange Brücke 44
O-5800 Gotha, In der City, Schwabhäuser Straße 38
O-6840 Pößneck/Thür., Inh. M. Günther, Schillerpl. 2
O-7030 Leipzig, Fa.Gunsel, Karl-Liebknecht-Str. 101
O-7031 Leipzig, Fa. A. Nitsche, Inh. M. Puschner, Altranstädter Str. 44
O-7033 Leipzig, Modellbahn Felber GmbH, Kuhturmstr. 22
O-7039 Leipzig, Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275
O-7050 Leipzig, Bernd Mißler, Martinstr. 3
O-7500 Cottbus, Böcking & Sohn, Spremberger Str. 26
O-7702 Bernsdorf, Harold Mehlhose, Dresdener Str. 26
O-7801 Großkoschen, Horst Bergmann, Senftenberger See, ESS Markt, Kormoranstr. 4
O-8023 Dresden, Modellbahn Hans Dieter Hertel, Konkordienstr. 38,
O-8027 Dresden, Modellbahn Liebscher, Zwickauer Str. 158
O-8036 Dresden, Modellbau Peter, Reicker Str. 104,
O-8051 Dresden, Uhlmann Modelltechnik, Trebeweg 11
O-8053 Dresden, Firma Schubert, Hüblerstr. 17
O-8122 Radebeul, Rosemarie u. Werner Zeibig, Ernst-Thämann-Str. 11

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 3. Februar! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten

O-8270 Coswig, Modellbahn Siewert, Lessingstr. 13
O-8293 Königsbrück, Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7
O-8300 Pirna, Modellbahn u. Spielwaren, Inh. H.-J. Tillig, Dohnaische Str. 41
O-8312 Heidenau/Sachsen, Hobby-Boutique Werra, Stelzner, Ernst-Thälmann-Str. 4
O-8360 Sebnitz, Sebnitzer Modellbahneck, Burggässchen 1
O-8505 Neukirch, Fa. Kaufer, Hauptstraße 44
O-8600 Bautzen, Elektro-Quelle, Neusalzaer Str. 17
O-8700 Löbau, Spielzeugland, Inh. Marlies Reuß, Rittergasse 3
O-8800 Zittau, Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber, Johannisstr. 8
O-9102 Limbach-Oberfrohna, Modellbahnladen, Susanne Sabsch, Bernhardstr. 15
O-9150 Stollberg, Modellbahnen Junghanns, Rudolf Breitscheid Straße 17
O-9292 Geringswalde, Modellbahnhof Steffen Rühle, Dresdner Str. 27
O-9377 Thum, Fa. W. Oelmann, Griefensteinstr. 5
O-9400 Aue, C. A. Schieck, Modelleisenbahnen, Auerhammer Straße 1
O-9412 Schneeberg-Neust., Modelleisenbahnfachgeschäft u. Service Peter Lorenz, Forststr. 13
O-9417 Zwönitz/Sachsen, Modellbahn + Zubehör, Olaf Günther, Siedlungs-str. 8
O-9800 Reichenbach, Modellbahn Spitzner, Albertistr. 16
O-9512 Kirchberg, Spielwaren u. Elektroartikel, mit Modellbahnen und Service, Torstraße 2
O-9900 Plauen, Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str.
O-9900 Plauen/Vogtl., Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14
W-1000 Berlin 10, Modellbahnen am Mieredorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 20, Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13a
W-1000 Berlin 26, Spielkiste, Spielwarenhandel GmbH, Senftenbeger Ring 13
W-1000 Berlin 27, LGB Markt, Holzhauser Str. 59
W-1000 Berlin 30, Michas Bahnhof, Nürnberger Straße 21
W-1000 Berlin 30, Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24
W-1000 Berlin 31, Schiffs- und Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26
W-1000 Berlin 37, Modellbahnen in Zehlendorf, Berliner Str. 37
W-1000 Berlin 41, Lokschuppen, Markelstr. 7
W-1000 Berlin 41, Modellfahrzeug Hermann, Hähnelstr. 11a
W-1000 Berlin 41, Eisenbahnen Vogelbusch, Kranachstr. 9
W-1000 Berlin 42, Peter Gierke, Süttner Str. 2
W-1000 Berlin 42, Modellbahn Pietsch, Prühstraße 34
W-1000 Berlin 44, Hardenberg LGB-Station, Siegfriedstr. 1
W-1000 Berlin 44, Modellbahn u. Spielwarenparadies, Andreas-Martin Rinne, Sonnenallee 63
W-1000 Berlin 62, Modellbahn Schmitt, Dominikusstr. 25
W-1000 Berlin 65, Peter Brause, Modelleisenbahnen, Drontheimer Straße 1
W-1000 Berlin 65, Berliner Zeuke-TT-Bahnen, Seestr. 42
W-1000 Berlin 65, Fa. Krümmling, Seestr. 42
W-2000 Oststeinbek, Modellbahnhof Oststeinbek, Im Hegen 4
W-2000 Hamburg, Markscheffel & Lennartz, Esplanade 23
W-2000 Hamburg 20, Modellbahnshop Beurich, Heußweg 70
W-2000 Hamburg 60, Meyers Modellbahn Winterhude, Barmbeker Str. 171
W-2000 Hamburg 71, Spiel + Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251
W-2000 Hamburg 76, Modellbahnkiste, Wolter u. Altstaedt, Imstedt 31
W-2160 Stade, Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11
W-2300 Kiel 1, Modellbahn Otterdinger, Schülperbaum 2
W-2800 Bremen 21, Roland Modellbahnstudio, GmbH & Co. KG, Gröpelinger Heerstr. 165

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Knöll, Tel. 0711/182-1506 oder Frau Olboeter, Tel. Ost-Berlin 2315071. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.

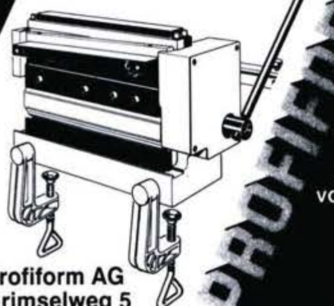


W-2950 Leer, Hobby-Shop, Birgid Hatting, Bremer Str. 6
W-3000 Hannover 91, Schmalspur und Feldbahn, Limmerstr. 79
W-3110 Ülzen, Behn-TT, Großliederner Str. 27
W-3300 Braunschweig, Modellbahncenter Tiebe, Marstall 16
W-3380 Goslar, Firma Hottenrott, Bäckerstr. 104
W-3392 Clausthal-Z., Mineralienecke Clausthal, Inh. Rupert Höll, Bergstr. 31, beim Bergwerksmuseum
W-3500 Kassel, Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Straße 99
W-4000 Düsseldorf 11, Modellbahnladen, H. Budde, Markgrafenstr. 1
W-4000 Düsseldorf 12, Modellbahn Breuer, Alter Markt 14–15
W-4018 Langenfeld, Spiel und Hobby-Studio, Zwettler, Soliger Str. 87
W-4100 Duisburg 1, Spiel + Hobby Kupsch, Philosophenweg 3
W-4100 Duisburg 1, Die Spielkiste, Heerstr. 109
W-4190 Kleve, Stichting Miniaturbahnen, Hoher Weg 47
W-4130 Moers, Modellbau – Spielwaren, Becker, Friedrichstr. 65
W-4230 Wesel 1, Modellbahn Lübke, Heuberg 9
W-4400 Münster, Wiemo Modellbahntreff, Judefelder Str. 37
W-4500 Osnabrück, Modellbahn-Service, Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16
W-4600 Dortmund 1, Der Lokschuppen, Märkische Str. 227
W-4600 Dortmund 41, Modellbahntreff, Marsbruchstr. 133
W-5000 Köln 1, Peter W. Feldhaus GmbH & Co., Spiel Aktuell, Schildergasse 46–48
W-5090 Leverkusen 1, Modellbahn-Center Leverkusen, Christel Steiner, Bensberger Str. 80
W-5120 Herzogenrath, Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7
W-5300 Bonn 1, Modellbahnstation, M. Siffert, Rosental 52
W-5450 Neuwied 1, Modellbahn Treff, K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50
W-5500 Trier, Friedr. Theisen, Metzelstr. 19-20
W-5600 Wuppertal 1, Jul's Walbrecht, Poststr. 9
W-5600 Wuppertal 2, Matschke Modellbahn, Schützenstraße 90,
W-5600 Wuppertal 2, Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5
W-5790 Brilon, Modellbahnstübchen, Karl-Heinz Heine, Siepenweg 5
W-6000 Frankfurt 1, Spielzeugkiste, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schuhmacher-Str. 31
W-6000 Frankfurt 50, Fa. P.M, Inh. P. Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195
W-6100 Darmstadt, Der Lokschuppen, Hochstr. 9
W-6102 Pfungstadt, Modellbahncenter, Inh. K. Werner, Borngasse 5
W-6230 Frankfurt 80, Modellbahn, Spiel und Hobby-Treff, Dalbergstr. – Ecke Albanusstr. 80
W-6500 Mainz 1, Weisenauer Modellbahnladen, Wormser Str. 91
W-6531 Waldlaubertsheim, KS-Modellbahnen, Binger Str. 6
W-6904 Eppelheim, Klaus Schumann, Modellbahnen, Schützen-/Ecke R.-Wagner-Straße
W-7000 Stuttgart 1, Modelleisenbahn-Center, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.
W-7030 Böblingen, Eisenbahn und Modellbau, Köngeter Poststraße 44
W-7050 Waiblingen-Beinstein, Eisenbahn-Treffpunkt, Schweickhardt, Rathausstr. 94
W-7071 Durlangen, Wagner, Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6
W-7100 Heilbronn, Hobby Eber Hardt, Kirchbrunnenstr. 16+23
W-7250 Leonberg, Modell-Bahn-Hennig, Bahnhofstr. 1
W-7504 Weingarten, Modellbahnshop, Schillerstr. 1
W-7798 Pfullendorf, Der Spielzeugladen, Jürgen Heilig, Heiligenberger Straße 10
W-7800 Freiburg, Modellbahntreff, Inh. Ferdinand Fees, Habsburgerstr. 51
W-7900 Ulm, Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 71
W-8000 München 19, Bufe-Fachbuchzentrum, Donnersbergerstr. 57
W-8034 Germering, Günther F. Hödl, Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4
W-8220 Traunstein, Spielwaren-Geisenfelder, Ludwigstr. 2
W-8500 Nürnberg, Modellbahn Ritzer, Bucher Straße 109
W-8500 Nürnberg 60, Dieter Scholz, Nördlinger Str. 13
W-8500 Nürnberg 70, Modellbahn Herrmann, Gibitzenstr. 17
W-8520 Erlangen, Der Modellbahnladen, Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr 41
W-8600 Bamberg, Modellbahn und Autoladen, Inh. Wolf, Kapuzinerstraße 23

A-1050 Wien, Rudolf Wernegger, Margaretenstr. 160
A-1070 Wien, Hobby Sommer, Neubaugasse 26
A-4020 Linz, Hobby und Modellbau, Handelsgesellschaft m.b.H., Bürgerstraße 14

CH-3011 Bern, Walter Gschwander, Spitalgasse 24
CH-4051 Basel, Beltrami, Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22
CH-5432 Neuenhof, Tivoli, Hobby + Modellbahnen AG, Zürcherstraße 156

S-21152 Malmö, Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 67



Suche

Suche vom ehem. VEB GRW Teltow den Baustein: „Wendezugautomatik" mit Preisangabe. P. Langbein, Bettelheckerstr. 7/c, O-6400 Sonneberg

Su. H0-E11, 211, DO-Stockwag. 2- od. 4-tlg., DR-Schnellzugwag., silber m. blauen Streif., def. Loks (nur Piko). M. Natzsch, Behrischerstr. 9, O-8021 Dresden



Suche von Roco N, 4x Kesselwagen Aral Nr. 25114, G-Wag. Gbs 254 Nr. 25175 = 3x, Kohlewg. Nr. 25026 4x, Schotterwag. Nr. 25036 = 3x, auch einzeln. Zuschriften mit Preisangabe an Uwe Bartkowiak, Weberstr. 6, O-2510 Rostock 5

Suche G-Wagen von Fährbach, Alweg-Einschienenbahn von Grimm, E18 BR 62 Bergfelde, 032 Schichtstrom abnehm. Nr. 50 von Rehse, von EAW-Treptow D-Zugwag. (Alu) zur BR61, B-Lok Gützold, 1-B-1 Piko, biete: ME-Sonderheft von 1959. Bernd Macholdt, Adam-Ries-Str. 9, O-5023 Erfurt

Suche: Piko N Loks, Wagen, Katalog H0 Piko BR50 mit Tenderantrieb, Modellbahnpraxis, Signalhefte, Stadfilm Spur „S". Angebot nur mit Preis. Jetke, Fr.-Siemon-Str. 26/91, O-7024 Leipzig

W. Steinke: Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. D. Salzwedel, Wacholderweg 11, W-3107 Hambühren, 05084/4536

Suche alles über die ehemalige HHE in Halle/S.-Klaustor. HHE-Kollegen bei mir melden. Willi Marx, Bornheimer Str. 42, W-5000 Köln 51

Suche Revell-Dampflokbausätze, insbes. BR50, 65 sowie BR52-Kon. von Piko, auch Einzelt. u. Tausch geg. E-Loks. Berger, PF 32, O-3500 Stendal

Biete Prefo Feldbahn, 45 mm, Spur TT, 3 Silverlines-Wagen, 1 Bausatz, GMS30 m. BRH, GRHS „Oppeln" m. BRH, suche H0-Bausatz Bigboy (nicht Revell). M. Berthold, Pfortastr. 19, O-4800 Naumburg

TT-Mat. Rokal, Zenke, BTTB, Zenke-Kat. ab 57 u. Modelleisenbahner. Liste an J. Molderings, An de Krütpasch 41, W-4174 Issum 1

Wer fertigt für TT-Dampflokumbauten Lokbeschriftungen an? Bitte mit Preisangabe. Mario Zimmermann, Winzer Str. 14, O-1307 Eberswalde

Piko G-Wagen 10x 6424/180 CSD, 6x 6424/200 MAV Kesselwag., 10x 426/114, 5x 6433/010, beide DR. Schriftliche Angebote: Lothar Polenz, Gisb.-Cremer-Str. 59, W-5090 Leverkusen

Liliput-Lok 10527 Tarnf-10509-10506 rot, alles WS-Schürzenwagen, 83802-832-83502-83602-83702. Gerhard Vollmer, HB 0421/640242

Modellbahn LGB oder H0 gesucht. T. Hangert, 5653 Leichlingen 1, Tel. 02175/4860

Su. alte Postkarten aus Norddeutschland, m. od. ohne Eisenbahn. Gajdus, Wesselblek 15 A, W-2000 Hamburg 63

Suche BR 50 in TT. Kretzschmar, Beifanger Weg 1, W-4714 Selm. Tel. 02592/21311

Suche Fotos und Dias
der Lok 50 3673 (ex 50 1347) in guter Qualität. Werner Döppen, Dorfstraße 10, W-8125 Oberhausen

Suche Kursbücher DRG 1925-1948, DR + DB 1949-1970, ältere Eisenbahnbücher, Eisenbahnlehrbücherei, Fachbücher, Lokbeschreibungen DV 930, Edmonson'sche Fahrkarten. Siegfried Knapp, Untere Stadtmauer 27, W-7972 Isny

Suche von Piko Spur „N" die Kesselwagen m. Aufschriften MAV, CSD, Buna (alle 4achsig), gedeckter Güterwg. PKP, offene Güterwg. Typ 0mm, in Grau. Suche Piko „N" Kleinserie BR 130/132, biete für ein guterhaltenes Exemplar DM 500,-. Eberhard Georgens, Holländerstr. 39, W-1000 Berlin 51

Suche Piko-H0-Modell der Nohab-Lok-MAV M61, auch als DSB/SNCB. Angebote an: Wolfgang Walter, Wildenburgstr. 34, W-5000 Köln 41

Unterlagen, Fotos, Informationen etc. von 118 085/585, 120 159, 44 1338, WL OGS Coswig (Anh.). Uwe Jäckel, Rennbahn 46, O-5900 Eisenach

Tausche

Tau. H0 BR01 Fleischm. Kat. Nr. 4170, Epoche III gegen HO BR 01 ROCO Kat. Nr. 43243, dt. Reichsbahn, Epoche II, nur Bestzustand, suche 3 Pers.-Wag. H0 BI 24 Piko. V. Kurzeja, Sperlingsberg 2, O-4734 Oldisleben

Verkaufe BR 254 DR, neuw. und BR 194 DB, neuw., evtl. Tausch gegen BR110 DR, alles BTTB. D. Zimmermann, Am Deichgraben 1, O-7550 Lübben

Tausche in H0 Güter- u. Pers.wg. d. K. sächs. STEB, auch gute Eigenbauten o. Frisuren geg. Material in H0/H0e r. + m., Bemo etc., suche Gehäuse sächs. VT sowie Kleinteile wie Puffer, Schornst. etc. zum Umbauen u. Frisieren. D. Messing, Georgenstr. 11, W-3600 Halberstadt

Biete: ME-Jahrg., 54-90, kompl., ung., suche H0-m-e: sächs. IVK Mod. od. Baus. eh. Herr 1-00-Wg., G. Hahn, Potsdamer Str. 18, W-3557 Ebsdorfergrund 4. Tel. 06424/5156

Suche von LINEOL u. ELASTOLIN: Eisenbahn-, Indianer-, Ritterfiguren usw., Tiere, Bauernhof, Pferdegespanne u.a. Fahrzeuge, Zubehör, guterhaltenes Blechspielzeug. Faire Bezahlung oder Tausch gegen Modellbahnmaterial. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91, Tel. 0511/414101

Piko H0, 60 Dampfloks, 25 Diesel, 30 E.-Loks, 280 Güterwagen, 150 Personenwagen, 12 Triebfahrzeuge, 2- und 3teilig, viele Raritäten oder tausche gegen TT BTTB Rokal. 02631/58277, ab 19 h

Veranstaltungen

ADLER MODELLSPIELZEUG-MÄRKTE:
über 10 Jahre bekannt, beliebt, gut - veranstalten: **10. Jan., 4010 HILDEN,** Stadthalle, Fritz-Gressard-Platz. ★ **17. Jan., 5300 BONN,** Kon.-Adenauer-Haus, F.-Ebert-Allee 73-75. ★ **17. Jan., 6250 LIMBURG,** Stadt-halle, Hospitalstr. 4. ★ **24. Jan., NEUSS,** Stadthalle, Selikumerstr. ★ **24. Jan., 4500 OSNABRÜCK,** Stadthalle, Schloßwall 1-9. ★ **31. Jan., 5000 KÖLN-MÜLHEIM,** Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wiener Platz. ★ **7. Feb., 5090 LEVERKUSEN,** Forum, Am Büchelter Hof. ★ **7. Feb., 4790 PADER-BORN,** Schützen-halle, Löffelmannweg. ★ **ADLER-MÄRKTE** v. 11 bis 16 Uhr geöffnet, bieten Tausch, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Modellautos, alten Blechspielzeugen, Plüschtieren und Puppen. ★ **Auskunft, Anmeldung:** M. & RP. Cremer Veranstaltungs GmbH. Tel. 02103/51133 u. 0203/746327, Fax 02103/52929.



Veranstaltungen

Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, am 24.01.93 in Strausberg, Landhausstr., Tischres. über Tel. 472835

2. Märklin-Spezial-Börse am 13. Febr. 93, in 4400 Münster/Westf., im Hotel ABC Schützenhof, Steinfurterstr. 104, An- u. Verkauf, Tausch nur von Märklin-Artikeln aus den Anfängen bis jetzt. Info. und Tischreservierung: A. u. W. Breidenbach, Tel. 02553/4891 H

1142 Berlin: Am 31.1.93 von 9-13 Uhr findet die nächste Modelleisenbahner-Börse „Bernau" in der Allee der Kosmonauten 147 statt. Informationen: Herzog, Tel. 030/5452294

Verschiedenes

Verk. TT-Material, Loks u. Hänger inkl. Schienen. D. Brambor, O-1093 Berlin, Tel. 9222877

Suche DR/DB Kursbücher und Taschenfahrpläne ab 1950. J. Günther, B.-Baum-Ring 35, O-1830 Rathenow

Biete Lorenachsen 600 mm, teils Innenlager, suche 500 mm, auch Verkauf, biete 2 Ballastpuffer NS1, suche leichte Lokpuffer. Stephan Busse, Colbestraße 31, O-1035 Berlin

Anhalter Bahnhof, Papiermodell H0 1:87, mit Folien-Fenstern, DM 50,-. Peter Merian, Grummertswiese 5, W-5227 Windeck/Aisen

Einmaliger Sonderverk. v. Privat: Eisenbahnfotos/Dias (2000 Mot.) Lok-, Bw-, Rbd-, Gatt.-, Fabrik-Schilder am 16.1.93 v. 9-18 h, auch Stammk. sind herzl. willkommen, Glühwein kostenlos. Waack, O-8021 Dresden, Richard-Claus-Str. 5

Urlaub im Südharz! Eisenbahnfan bietet Komfortferienhaus, 2-4 Pers., DM 45-55,- pro Tag - alles inklusiv. H. Cramer, Bahnhofstr. 22, W-3425 Walkenried, Tel. 05525/507

Su. noch Fahrkartenhalter f. „Edmondson-Billetts" u. div. Loch- und Farbdruckzangen jed. Art. Werner Büser, Freudenblick 25, W-5308 Rheinbach-Loch

Wir beseitigen Ihre Platzprobleme. Mit unseren Schränken haben Sie die Möglichkeit, Ihre Modellbahnanlage in den Wohnbereich zu bringen. Bei einem Platzbedarf von nur 0,6 m² können Sie Ihre Anlage in Größe u. Form frei gestalten. Für alle Baugrößen. Prospekt gegen DM 5,- in Briefmarken bei R. Düpmeier, Esch 1, 4413 Beelen H

Sie haben Angst vor Lok-, Wagen-, Häuserbausätzen? Ich nicht! Erfahrener Modellbauer kann Ihnen helfen. Reparaturen nach Anfrage. F. Sturm, H.-Heine-Str. 42E, O-2910 Perleberg

sche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete ·

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige

Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–
6	15,–	52,50
7	17,–	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ______

Bankleitzahl ______ bei der ______ ab.

NAME/VORNAME TELEFON

STRASSE/NR. WOHNORT/PLZ

Ich bin Abonnent von MODELLEISENBAHNER ❑

DATUM/UNTERSCHRIFT

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen

...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen

...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland-Ost Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der T&M Verlagsgesellschaft Anzeigenabteilung. Modelleisenbahner Borkumstraße 2 O-1100 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 2/93 ist am 11. 1. 1992. MODELL EISENBAHNER 2/93 erscheint am 3. 2. 1993.

GeTRIXt

Produktionsnähe: Groß, hell und gut klimatisiert, das sind die wichtigsten Attribute für die Produktionsstätten bei TRIX. Daß etwa 75 % der Beschäftigten Frauen sind, liegt bei der Diffizilität der Arbeiten auf der Hand.

Wissen Sie, woher der Name TRIX kommt? – Auch wir hatten auf einen Zusammenhang mit dem Wort Trick, im Sinne von sinnreicher und praktikabler Konstruktion, getippt. Doch um es genau zu wissen, mußten wir an die Wiege der TRIX-Modellbahnen nach Nürnberg fahren. Ein Firmenporträt.

Das Erstaunen bei unseren Gesprächspartnern in Nürnberg war groß, als wir ihnen die Frage nach dem Firmennamen stellten: „Das hat uns noch niemand gefragt." Doch dann wußte einer der Anwesenden darauf eine einleuchtende Antwort zu geben. Als die Firma zur Leipziger Frühjahrsmesse 1930 erstmalig mit ihrem neuen Metallbaukasten auf dem Markt erschien, unterschied sich dieser von ähnlichen Erzeugnissen anderer Hersteller durch eine charakteristische dreireihige Lochteilung der Stäbe, Winkel und Platten. Diese sinnreiche Konstruktion ließ wesentlich mehr Möglichkeiten der Bauteileverbindungen zu und trug entscheidend zur Erhöhung des Spielwerts solcher Stabilbaukästen bei. Und weil im Griechischen die Silbe Tri für die Zahl Drei steht, wurde diese Spielzeugneuheit mit dem Firmennamen TRIX verbunden.

Große Erzeugnisvielfalt

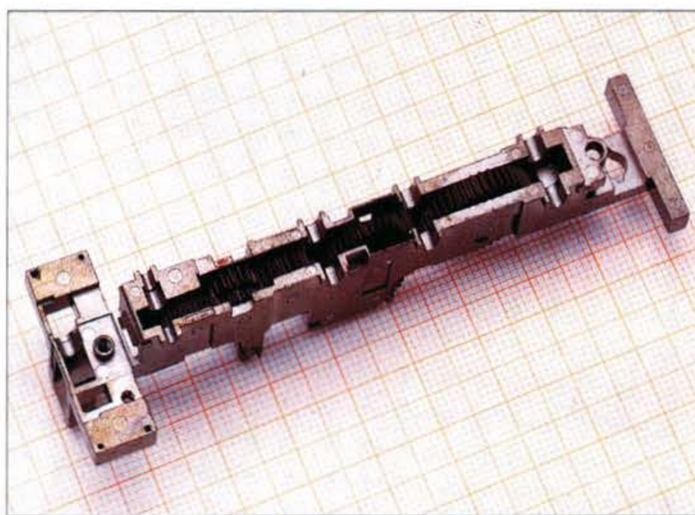
Spricht heute der Modelleisenbahner von der Firma TRIX, hat er



Bahnnähe: In unmittelbarer Nachbarschaft des Nürnberger Nordbahnhofs befindet sich die Kreulstraße, die Zentrale der TRIX-Mangold GmbH. Ob diese Nachbarschaft befruchtend auf die Modellbahnproduktion wirkt?



Fingerfertig: Niet hineinstecken – vernieten – Gängigkeit überprüfen. Arbeitsgänge, die viele Frauen mehr als tausendmal am Tag vollziehen. Ob die Schönen des Nachts noch davon träumen?



Triebfähigkeit: Der fertig montierte Grundrahmen einer Bayerischen Tenderlokomotive D XI in der Nenngröße H0. Zur Zugkrafterhöhung sind bei dem Modell der im Original C 1' gekuppelten Maschine alle Räder angetrieben.

meistens die Modellbahnerzeugnisse dieser Firma vor seinem geistigen Auge, und wenn er dazu noch Länderbahnliebhaber ist, sind es die besonders liebevoll nachgestalteten Modelle alter bayerischer Staats- und Lokalbahnen, die sein Herz erfreuen. Dabei reicht die Produktionsvielfalt der Nürnberger wesentlich weiter, als daß sie nur zwischen die Schienen der Nenngrößen N und H0 paßte. Von Metallbaukästen war da schon die Rede, und die Public-Relation-Manager wissen die Wirkung dieses kreativen Spielzeugs geschickt auszunutzen. Alljährlich schmücken den TRIX-Stand auf der Nürnberger Spielwarenmesse urig aussehende Modelle von Dampf- und Elektrolokomotiven, die gänzlich aus Teilen des Metallbaukastens zusammengesetzt sind. Blickfang und Beweismittel zugleich für die vielen Spiel- und Montagemöglichkeiten dieser Konstruktion.

Frühe Wurzeln

Aus Kindheitstagen befindet sich in einer Schublade meines Schreibtisches ein kleines Metallauto. Original in einer buntbedruckten Schachtel verpackt, zeichnet sich der aufziehbare Flitzer dadurch aus, daß er auf lautes Händeklatschen dergestalt reagiert, daß er anhält oder losfährt. „Schuco-Autos" nannten wir diese technischen Wunderwerke der 30er Jahre. Wie erstaunt war ich nun, meinen Schuko-Oldtimer im Produktionsprogramm bei TRIX wiederzufinden. Erweitert durch viele Automodelle, Modul-Elektronik sowie Physik- und Chemiebaukästen, stellt die Schuko-Produktion ein wichtiges Standbein der Firma TRIX



Riesenbrenner: Daß Negativformen mit Hilfe des Errodierverfahrens hergestellt werden, ist allgemein bekannt. Daß aber für die Modellautoproduktion im Maßstab 1:43 komplette Stoßstangen als Errodierform benutzt werden, ist ungewöhnlich.

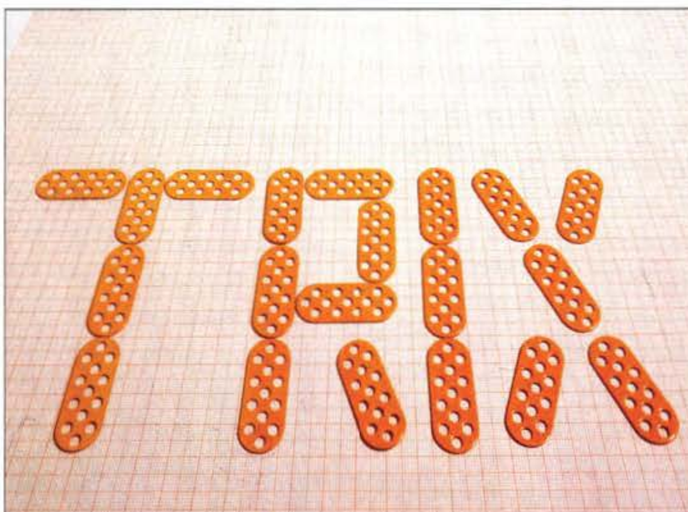
dar. Dazu kommt eine weitere Modellautoproduktion von 1:43er Modellen, die unter der Bezeichnung Gama bekannt ist. Georg Adam Mangold steht mit den Initialen seines Namens für die Bezeichnung dieses Produkts.

Seit 1971 wird das Unternehmen von der Familie Mangold geführt. Dieser Übernahme der Firma TRIX und seiner Umwandlung in eine GmbH geht eine bewegte Unternehmensgeschichte voraus. 1838 von Josef Haffner gegründet und durch Zusammenschluß mit weiteren Blechspielwarenproduzenten entstand 1933 die Vereinigte Spielwarenfabrik Andreas Förtner und J. Haffners Nachf. AG. Der Name TRIX wird erstmalig 1930 im Zusammenhang mit dem Erscheinen des bereits genannten Metallbaukastens erwähnt. Fünf Jahre später wird auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1935 die erste H0-Eisenbahn mit dem Dreischienen-System als TRIX-Express vorgestellt. Dabei waren diese Gleise ein echtes Dreischienengleis, da die drei Schienen auf einem Bakelitkörper voneinander isoliert waren und somit bereits damals einen realen Mehrzugbetrieb ermöglichten. Daß vor diesem Einstieg in die H0- (damals 00-) Szene auch schon Pläne für eine Spur-0-Eisenbahn auf den Reißbrettern in Nürnberg gesehen worden sein sollen, ist sicher mehr als ein Gerücht, das auch nie mit Nachdruck dementiert worden ist.

Nach Kriegszerstörungen und Wiederaufbau der Nürnberger Werkstätten stieg die Firma 1964 erstmalig in die damals noch junge N-Nenngröße ein: die mini-TRIX-Eisenbahn war geboren. Heute beschäftigt die Firma TRIX in drei Werken etwa 450 Arbeitnehmer und ist bei aller Innovation der Tradition treu geblieben: Neben der betont spielzeughaften TRIX-Express-Produktlinie gibt es die vorbildgetreuen Systeme TRIX-International für die Nenngröße H0 und miniTRIX für die 9-mm-Spur.

Geliebte Länderbahn

Auch wenn es einige Herren der Firmenleitung nicht besonders hervorgehoben haben möchten: Für die meisten Modelleisenbahner steht der Name TRIX für hervorragend gestaltete Modelle in beiden Nenngrößen aus der guten, alten Länderbahnzeit. Gewiß, TRIX waren die ersten, die einen ICE in der Nenngröße N auf den Markt brachten, und sie sind die einzigen, die eine Diesellokomotive der BR 132 der Deutschen Reichsbahn für die N-Bahnfreunde parat haben. Kein anderer Modellbahnhersteller hat sich jedoch mit solch liebevollem Aufwand einer Vielzahl von Wagen und Triebfahrzeugen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn und der späteren Gruppenverwaltung Bayern, der Pfälzischen Eisenbahn, der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen und der Königlich-



Dreigelocht: Die Metallbaukasten-Teile, die der Firma ihren Namen gaben. Die Dreiloch-Kombination ist ein Markenzeichen der Firma TRIX.

Preußischen Eisenbahnverwaltung angenommen wie die Nürnberger aus der Kreulstraße. Auf dem internationalen Parkett glänzt man mit Einzelmodellen der Schweizerischen Bundesbahn, der Niederländischen, Französischen und der Englischen Staatsbahn. Dabei bildet der N-Bahn-Bereich mit dem Markenzeichen miniTRIX den Hauptanteil der Modellbahnproduktion.



Nostalgieauto: Schuko-Rennauto, eine Replika von einem Modell der 30er Jahre. Schuko-Autos reagierten auf laute Geräusche und drehten vor Hindernissen selbständig ab.



Fotos: Mutschler (6), KLAWIAN (3)

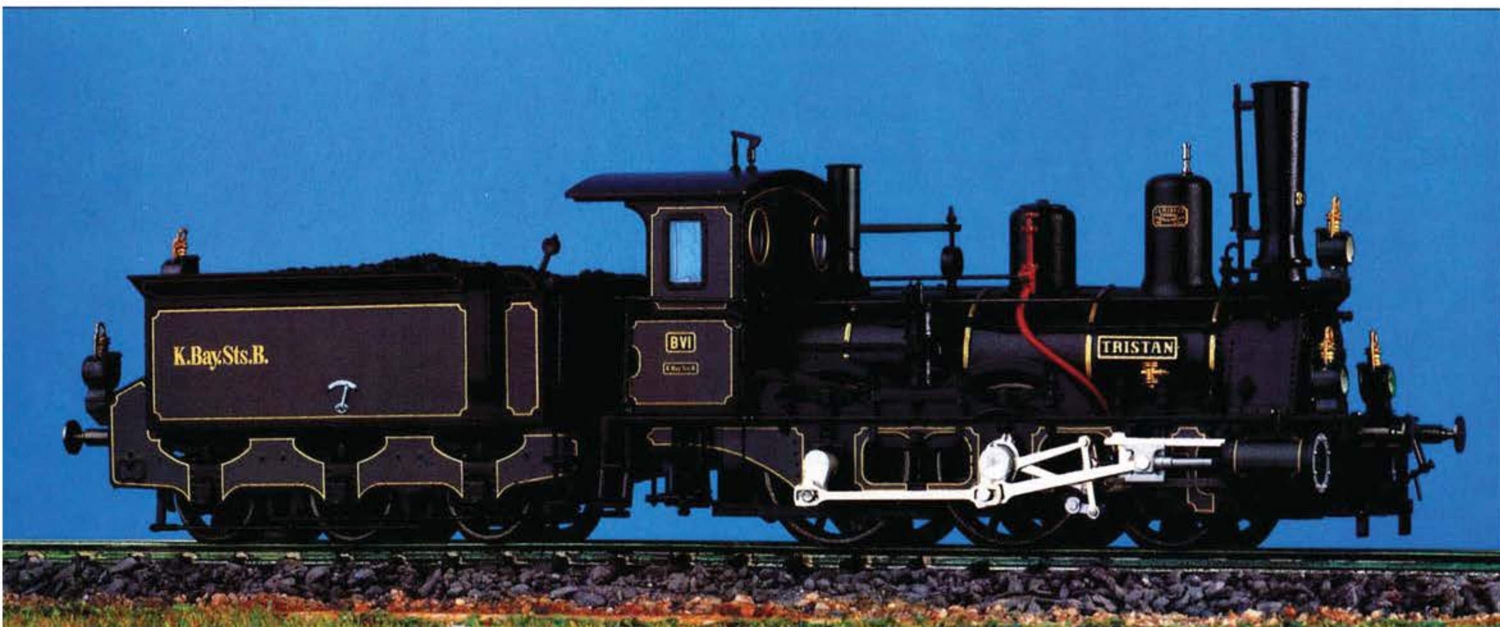
Betriebsmittel: Daß die Modellbahnfirmen ihre Betriebsmittel zum Errodieren, Spritzen und Bedrucken weitgehend selber bauen, ist hinreichend bekannt. Eine solche Konzentration von Werkzeugen hat uns beeindruckt.

Frauen sind nicht nur die besseren Diplomaten, sondern auch die geschicktesten Modelleisenbahnbauer. Wer jemals einer Schönen bei TRIX über die Schultern geschaut hat, wenn sie den 0,2 mm dicken Niet am Gestänge des Glaskasterls in der Nenngröße N einfädelt, vernietet und danach die Leichtgängigkeit der Verbindung prüft, weiß, wovon die Rede ist. Und daß TRIXens heimliche Liebe doch für die Länderbahnen glüht, beweist das jüngste Gemeinschaftsprojekt mit der Firma Märklin. TRISTAN hieß die B-VI-Lokomotive der K. Bay. Sts. B., die den Hofzug des Märchenkönigs Ludwig II. zog. Wir hatten Gelegenheit, die ersten Exemplare des H0-Wagens für „Reise-Commissär und Gefolge" zu bewundern: Feindetailliertes Wagengehäuse mit Metallrahmen und zierlichen Goldarabesken. Die Innenbeleuchtung ist in die Wagendecke integriert, die Stromversorgung erfolgt über die Kupplungen (!). Ein Gemeinschaftsprojekt, das werkseitig bereits ausverkauft ist, das aber auch das gegenwärtig industriell Machbare in der Modellbahnindustrie zeigt. Daß sich dazu zwei Große des Modellbahnbaus zusammengetan haben, läßt hoffen. Ob weitere Gemeinschaftsprojekte folgen werden und möglicherweise noch viele ähnlich hochwertige Modellbahnen zu erwarten sind?

Georg Kerber

Firmentelegramm

Handelsregister:	TRIX MANGOLD GmbH, GAMA, Schuco
Firmensitz:	W-8500 Nürnberg 1 Postfach 4948
Mitarbeiter:	450 Beschäftigte
Produktion:	Modelleisenbahnen in den Nenngrößen H0 und N, Automodelle, Metallbaukästen und Experimentiertechnik.



Gemeinschaftsprodukt: TRISTAN, die legendäre Lokomotive des Hofzugs Ludwig II. als H0-Modell, eine Gemeinschaftsproduktion der Firmen Märklin und TRIX. Auch die Wagen des Hofzugs werden von beiden Firmen gemeinsam hergestellt.

Eisenbahn zum Spielen

Um den Nachwuchs der Modelleisenbahner bemüht sich Fleischmann: Für Kinder ab fünf Jahren gibt es eine neue und robuste, elektrisch angetriebene Eisenbahn. Das Produkt „Magic Train" fährt auf H0-Gleisen. Lokomotive und Wagen entsprechen in ihrer Größe etwa der Spur 0.

FLEISCHMANN

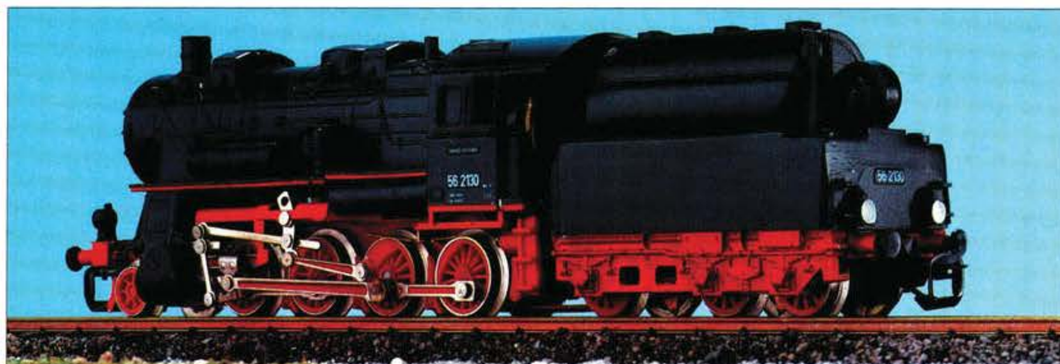
Länderbahnzug

Staatsbahnwagen-Übergabezug nennt Fleischmann seine 92er Einmalserie. Sowohl für H0 als auch für N gibt es das Set, das aus einer GTL 4/4 und fünf Länderbahnwagen besteht. Während die Tenderlokomotive in den Farben der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen gehalten ist, gehören die Wagen zu unterschiedlichen Bahnverwaltungen: der weiße G-Wagen ist der Oldenburgischen Staats-Eisenbahn, der Klappdeckelwagen der Badischen Staats-Eisenbahn und der Kleinviehwagen der Sächsischen Staats-Eisenbahn zuzuordnen. Am farbigen Wappen ist zu erkennen, daß der O-Wagen zur Bayerischen Staats-Eisenbahn gehört. Der Kesselwagen ist ein „Preuße". Drei weitere Güterwagen gibt es nur für H0.



Kohlenstaub-56 in TT

Aus der erzgebirgischen Fachwerkstatt von Peter Lorenz kommt die überarbeitete BTTB-56 in Kohlestaubausführung. Das Tenderoberteil ist eine Neuanfertigung aus Kunstahrz. Die Einfüllöffnungen und die markante Fördereinrichtung für den Kohlestaub sind ebenfalls aus Harz. Besonderheit: An der Führerhausseite des Tenders sind Armaturen dargestellt. Wie beim Vorbild ist an der Kesseloberseite nur ein Runddom vorhanden. Die Türen wurden am Führerhaus befestigt. Das Modell trägt vorbildgetreu die Betriebsnummer 56 2130. Störend wirken Poren in den Kunstharzteilen. Sie entstehen beim Aushärten des Harzes. Das Modell kann bei P. Lorenz in O-9412 Schneeberg Forststraße 13 bezogen werden. Weitere TT-Modelle sind zu erwarten.





Spreewaldbahn

Nach dem Vorbild der 1970 stillgelegten Spreewaldbahn entstand ein Personenzug. Die Lokomotive 99 5703 ist exakt beschriftet. Ihr Gestänge wirkt grob. Der Motor läuft geräuscharm. Kontaktschwierigkeiten entstehen bei Fahrten über (Bemo)-Weichen. Hier bleibt das Fahrzeug regelmäßig stehen. Die Reisezugwagen sind gut nachgebildet. Ihre Beschriftung entspricht dem Stand der 60er Jahre. Mitgelieferte Zurüstteile für Wagen und Lokomotive lassen sich schnell anbringen.





Fotos: KLAWIAN

ARNOLD

Messe-Sondermodell

Auf der Kölner Modellbahnausstellung zeigte Arnold den Rungenwagen mit Plane (Kbs442) in einer Sonderausführung: Das farbenprächtige Modell wurde anläßlich der Ausstellung mit einem Köln-Motiv bedruckt. Während auf der Vorderseite eine Tagesansicht dargestellt wurde, ist auf der Rückseite Köln bei Nacht zu sehen.

Das Ellokmodell der BR 143 (ex 243) in DR-Lackierung ist derzeit an den Handel ausgeliefert worden. In Köln wurde bereits die nächste Gestaltungsvariante vorgestellt: Es wird die N-143 nun auch als Nürnberger S-Bahn geben.

Das Arnold-Digitalsystem gibt es künftig auch für TT-Bahnen. Ein Muster war am Stand der Berliner TT-Bahnen ausgestellt.



Wurstkessel

War die Beckmann-Dampfspeicherlokomotive im neuen BTTB-Katalog nur als Zeichnung abgebildet, konnte das vielversprechende Handmuster auf der Kölner Messe besichtigt werden. Auch wenn die Spurkränze überdimensional groß sind, stellt sich das Modell so dar, wie das Vorbild auf vielen Werkbahnen anzutreffen ist. Diese Art der Dampftraktion ist stets aktuell: Der energiehaltige Dampf kann kostengünstig und umweltschonend aus den vorhandenen Werksnetzen entnommen werden. So kann das Fahrzeug auf Anlagen aller Epochen eingesetzt werden.



TRIX®

ET 87 der DRG

Die neueste Variante des dreiteiligen Triebwagenzuges erscheint in der Lackierung der DRG-Zeit. Das lupenrein bedruckte Modell zeichnet sich durch eine hohe Detailierung aus. Alle Zurüstteile sind bei Auslieferung bereits montiert. Der Innenraum ist beleuchtet. Das weiße Stirn- und rote Schlußsignal wechselt entsprechend der Fahrtrichtung. Der in sich kurzgekuppelte Triebzug verfügt an den Stirnseiten über einen Norm-Kupplungsschacht.



Roco

Schienentransport

Das H0-Flachwagenmodell der Gattung SS 15 "Köln" ist neu im Roco-Programm. Der Wagen ist mit Messingschienenprofilen beladen. Damit ihr Aussehen dem Vorbild ähnlich wird, sollten die Schienenstücke farblich behandelt werden. Neu im Gleisprogramm ist eine Doppelte Kreuzungsweiche englischer Bauart. Das Gleiselement des 10°-Systems gibt es vorläufig ohne Schotterbett. Nur mit Bettung ist das neue H0-Schaltgleis erhältlich. Jeder Radsatz schaltet einen Readkontakt per Hebelwerk.



Auhagen

Bahnmeisterei

Das Dienst- und Wohngebäude im sächsischen Stil gibt es für die Nenngröße H0. Die unübersichtliche Bauanleitung erschwert besonders Anfängern den Zusammenbau. Das angenehm proportionierte Haus ist mit einer Fensterdekoration ausgestattet und kann von innen beleuchtet werden. Wellblechhütte, Fahrradständer und Garagen runden den gelungenen Bausatz ab. Das Gründerzeitmodell nimmt eine Grundfläche von 180 x 70 mm ein und ist 110 mm hoch. Neu ist der Bahnhof Goyatz im Handel.





Fotos: KLAWIAN

kibri

Haus Bichlberg

Das H0-Gebäudemodell ist in seiner Bauart ein typisches Wohnhaus, das in vielen alpenländischen Regionen Deutschlands, Österreichs und auch der Schweiz anzutreffen ist. Es gibt eindrucksvoll farbliche Nuancen und die typische Konstruktion der verputzten Steinwände gegenüber der Holzbauweise wieder. Das überkragende Dach schützt die Holzteile in der Giebelseite und den umlaufenden Balkon. Das Modell hat eine Grundfläche von 140 x 115 mm.



VOLLMER®

Altweibermühle

Zwischen Stuttgart und Heilbronn liegt Tripsdrill. Dort gibt es einen Erholungspark mit einer alten Windmühle. Man sagt ihr nach, würde eine alte Frau die Mehlschütte herunterrutschen, komme sie unten als hübsches junges Mädel wieder an. Vollmer hat diese Mühle als H0-Modell nachgebildet. Der detaillierte Bausatz erfordert einige Erfahrung beim Zusammenbau. Die Windmühle kann mit einem Antrieb ausgestattet werden, sodaß die Flügel sich drehen.

POLA

Eckhaus

Das H0-Eckhaus der Bäckerei Schmidt ist im Rokoko-Baustil gehalten. Der Bausatz läßt es bei einer entsprechenden Gebäudekombination zu, imposante Häuserviertel entstehen zu lassen. Der Bausatz ist gealtert und erfordert beim Zusammenbau viel Geschick. Er nimmt eine Grundfläche von 196 x 171 mm bei einer Höhe von 179 mm ein.





FALLER

Frachthalle

Im südbadischen Ehrenkirchen gibt es eine Spedition Dischinger. Eine Frachthalle mit 19 Ladetoren hat Faller in einem H0-Modell nachgebildet. Auch ein kleines Büro wird dargestellt. Die Rolltore sind nicht beweglich. Kombiniert man mehrere Bausätze, entsteht ein eindrucksvolles Ensemble. Ein Bausatz hat die Grundfläche von 372 x 185 mm (Höhe: 129 mm). Er läßt sich in etwa 3 1/2 Stunden zusammensetzen. Passend zur Spedition Dischinger bietet Faller zwei LKW-Modelle an: ein Mercedes-Benz Sattelauflieger und einen Mercedes-Benz Kofferzug. Diesen gibt es auch für das Faller-Car-System.



modellservice center süd

Antrieb

Die Modellbaufirma im österreichische Villach hat speziell für den Doppelkohlenaufzug nach System Teudloff der Wiener Modellbau Kompanie (siehe MODELL EISENBAHNER 11/92, Seite 56) einen Antrieb entwickelt. Er besitzt ein Getriebe zur Drehzahlabsenkung und einen Endlagenschalter sowie einen Drehrichtungsumschalter. Obwohl der lautstarke Antrieb sehr groß ist, fällt er nach der Montage nicht auf: Er ist für Unterflurmontage konstruiert. Mit zwei Antrieben ist es möglich, die beiden Loren getrennt voneinander zu bedienen. Als Stromversorgung kann ein einstellbarer Eisenbahntrafo dienen, der eine Steuerung der Aufzugsgeschwindigkeit zuläßt.

Fotos: KLAWIAN



WEINERT MODELLBAU

Feuermelder

Schon seit längerem hat Weinert diesen Feuermelder im Programm. Das Modell ist mit einer 12-Volt-Lampe ausgestattet und kann nach dem Einbau des beiliegenden Vorwiderstandes auch bis 16 Volt betrieben werden.

Der Komplettbausatz einer BR 86 ist nun von Weinert zu haben. Er kann wahlweise mit Rädern nach NEM oder mit RP 25-Profil bezogen werden. Das Modell ist mit einem Faulhaber-Motor ausgestattet. Zusätzlich wird eine Ätzbeschriftung angeboten.

Alte Kisten

Nostalgie scheint angesagt, überblickt man das Angebot der H0-Modelle. Neben bekannten Altwagen-Händlern wie Brekina, Praliné und Roskopf erkennen zunehmend mehr Hersteller den Bedarf an Rollmaterial für die Straßen der Epoche III – Anlagen im Maßstab 1:87. Mit den Offerten von BEKA aus Dresden wird eine weitere Lücke bei den DDR-Lastern geschlossen.

ALBEDO hat die Speditionsfahrzeuge von „Schulze Mariendorf" und „Soviettrans" mittlerweile auf die Fernstraße geschickt. Noch rechtzeitig zum Fest trafen drei Renault AE 500 Sattelzüge ein. Die Weihnachtstrucks „Coca Cola" und „Milka" unterstützen das Werbefernsehen nicht weniger als die „Jakobs Krönungs"-Variante. Wer's märchenhaft bunt mag, dem sei der Volvo F 12-Zug „Schneewittchen" (!) empfohlen.



Trucks von Albedo: Volvos ziehen Auflieger aus Berlin und Moskau.

BREKINA tummelt sich bei seinen Minimobilen weiter in der Epoche der 60er Jahre. Der VW-Bus ist für „500 Jahre Amerika", einen Reparaturbetrieb und für „Esso" auf Achse. Der Mercedes L 322 bekam einen Heizölaufsatz, der neue Henschel HS 16 TS dient sowohl als Zugtier für einen Tank- wie auch für einen Pritschenauflieger. Neu ist auch der kurze 20-Fuß-Container-Sattelzug, der mit einem Mercedes LPS 1418 bespannt ist. Zur Kölner Messe legten die Schwarzwälder drei Biertransporter auf. Der VW Typ II, Opel Blitz und Magirus Mercur fungieren als Durstlöscher.

BEKA in der Szene als legitimer Nachfolger der AG 3/46 im ehemaligen Deutschen Modelleisenbahnverband gehandelt, läßt die bekannten Robur/Garant K 30-Miniaturen erneut auffahren. Der Hauber aus den alten Phänomen-Werken mit der typischen Zittauer Schnauze entstammt der seit 1986 verfügbaren Kleinserie der AG 3/46. Das fehlende perfekte Finish von Großserienmodellen versuchen die Dresdner durch Modellvielfalt wettzumachen. Pritsche, Koffer und Kasten heissen hier die Versionen, Armee, Post, Polizei und natürlich Feuerwehr die Auftraggeber. Zwei Drehleiter-Fahrzeuge für die Regulierung der Stadtbeleuchtung und zur Brandbekämpfung in der Baugröße H0 sind geplant. Die BEKA-Macher sind, wie sie MEB versichern, stets an Fotos seltener K 30-Varianten interessiert. Vielleicht wird ein Modell draus...

taucht solo und in Kombination mit einem „Wernberger "-Auflieger auf.

FALLER hat die Flotte der für das „Car System" geeigneten Miniaturen erweitert. Neben dem Mercedes G-Modell der Feuerwehr befindet sich der Kofferzug „Karl Dischinger" im Einsatz.

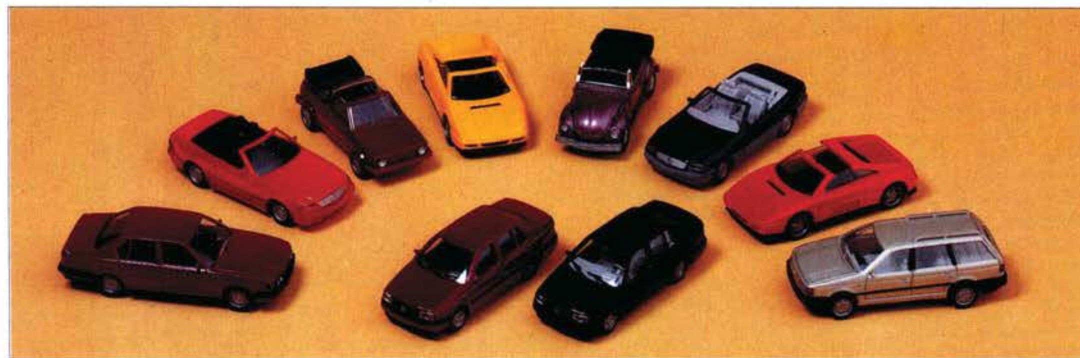
ROSKOPF bislang letzte Erwerbung von Wiking-Eigner Sieper (SIKU), läßt nur noch sporadisch von sich hören. Immerhin sind die Türen der neuen Mercedes-Oldies vom Typ Stuttgart beweglich ausgeführt.



Oldies von Roskopf: Mercedes-Cabrios vom Typ Stuttgart.

HERPA hat noch vor Weihnachten eine stattliche Anzahl neuer Halbnuller anrollen lassen. Neben Traumwagen wie dem Lamborghini Diablo, dem Mercedes 600 SEC und dem BMW 740iL , sorgen VW Golf III, die VW Caravelle als Schulbus und der VW-Bus als Fahrzeug der Bahnpolizei fürs Normale. Extravaganter wirken die beiden Neuen in HERPAS „Art Collection", das Audi Cabrio „Fresh" und der Mercedes 300 GE „Moutain" im Airbrush-Outfit. Die DTM-Audis von Stuck und Biela sind in der Rubrik Motorsport zu finden, die Mercedes 1850 SK Sattelzugmaschine

WIKING läßt die schon seit längerem als Promotionals kursierenden VW Vento-Modelle nun in die Serie einfließen. Besitzer des 1:1-Originals werden sich freuen, auch eine Taschenausführung in 1:87 kaufen zu können. Als Nachzieher kommt der Notarzt-Golf vom Frühjahr. Überraschende Novitäten sind das Mercedes 500 SL Cabriolet und der Ferrari 348 ts. MAN F90 als Wechselkoffer-Hängerzug und Mercedes O 404 RH gehören zu den aktuellen Nutzfahrzeugen. Der Oldie-Laster Mercedes L 6600 sorgt wieder für den notwendigen Spritzer Nostalgie. Uwe Ruck



Cabrios und Limousinen von Wiking: Den VW Vento gibt es in zwei Farben.



Lastwagen von Beka: Viele H0-Varianten des Garant K30 sind lieferbar.

Fotos: KLAWIAN



Zwickauer 52

Dampflokomotiven der Baureihe 52 wurden vor 50 Jahren gebaut. Neu ist dagegen Gützolds jüngstes H0-Modell: die 52 006 mit Steifrahmentender. Unser Test zeigt die Stärken und Schwächen eines der ersten Serienfahrzeuge.

Der Schein trügt, am Kessel der 52 006 fehlt nichts. Im Gegenteil: Das Modell ist so schlicht wie sein Vorbild. Daher brauchten auch nur wenige Leitungen, eine Luftpumpe und die Lichtmaschine nachgestaltet zu werden.
Das Führerhaus ist sorgsam nachgebildet. Kessel- und Tenderwand sowie die Türen sind verglast. Die Blechbeplankung der Wände wird durch vorbildgetreue Nietreihen dargestellt. Enttäuschend ist dagegen der Blick auf die Kesselwand in der Kabine: Eine Führerstandsnachbildung fehlt. Nur das Ballaststück ist zu sehen, das sich im Kessel befindet. Um aber dem Anspruch eines Spitzenmodells gerecht zu werden, müssen Armaturen und Feuerbüchse zumindest angedeutet sein.
Vorbildgetreu ist der Umlauf: Er wird als Riffelblech dargestellt. Seine feine Struktur ist auf der Oberseite schwarz lackiert.
Die Speichenräder des Modells sind genauso schlicht gehalten wie beim Vorbild. Ihre Naben fallen auf. Ein roter Farbtupfer auf jede Nabe könnte diesen Nachteil schnell kaschieren. Die Laufachse wird zugunsten eines sicheren Bogenlaufes von einer Kinematik geführt.

Gestaltung

Wenn man Radreifen maßstäblich verkleinert, werden die Spurkränze winzig. Um Fahrzeugmodelle dennoch betriebssicher fahren zu lassen, gehen alle Modellbahnhersteller einen Kompromiß ein. Sie produzieren die Radreifen mit zu großen Spurkränzen.

Bezeichnung	Güterzugschlepptenderlokomotive 52006 DR
Epoche	1945 - 1970
Spur	H0
Hersteller	Gützold
Stromsystem	Zweileiter, Gleichstrom
Steuerungssystem	ohne
Kupplung	Kupplungskinematik, Aufnahmeschacht nach NEM 362, Standardbügelkupplung
Nennspannung in V	12
Masse in g	560
min. Radius in mm	380
Katalognummer	32100
Im Handel	ab November 1992
Varianten	ÖBB-Ausführung



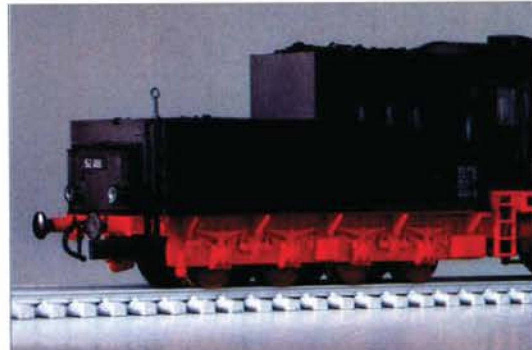
Die Leitungen am vorbildgetreuen Kessel sind freistehend.

Damit die Proportionen dennoch gewahrt bleiben, haben Gützolds Techniker in die Trickkiste gegriffen: Sie brünierten die metallischblanken Radringe. Dadurch wirken sie nicht mehr so groß und auffällig. Da beim Brünieren nur die Oberfläche behandelt wird, zeigen sich schon nach wenigen Stunden Fahrbetrieb blanke Spuren auf den Laufflächen. Doch das stört nicht weiter, es wirkt nach längerer Laufzeit eher vorbildgerecht.
Die Achsen der Kuppelradsätze sind in einem Rahmen aus Zinkdruckguß gelagert. Seine Un-





Gützolds 52 ist ausführlich beschriftet.



Gut nachgebildet: Wiener Steifrahmentender.

ist die Position des Steuertriebes. Er endet irgendwo zwischen Kessel und 3. Kuppelachse.

Der Gegensatz zwischen gut gestaltetem Gestänge und Fahrwerk, Umlaufunterseite sowie den Rädern ist gravierend: Die Rottöne sind unterschiedlich, und die Oberfläche sieht unecht und nach Plaste aus. Alle roten Kunststoffteile wurden farblich unbehandelt montiert. Dieser Bruch in der Gestaltung ent-

Material sollte bei allen angesetzten Teilen verwendet werden, damit man sie auch bei ungeschicktem Zugriff nicht beschädigt.

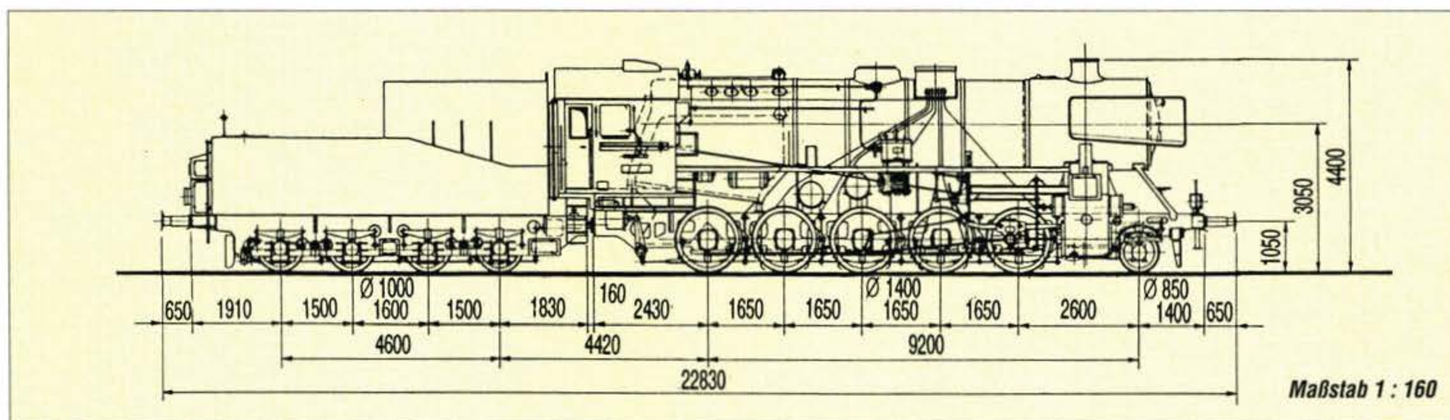
Beschriftung

Die Beschriftung ist vollständig. Sammler werden sich um die erste Modellserie rangeln: Versehentlich wurde das angeschriebene Heimat-Bw Elsterwerda der Reichsbahndirektion Dresden zu-

Modelle gründlicher Aussortieren. Bei unserem Muster waren auf der Heizerseite einige Anschriften verwischt.

Eine Besonderheit des Modells ist der kurzgekuppelte Steifrahmentender. Er gibt die typischen Proportionen des Vorbildes wieder. Seine klaren Formen werden von feinen Nietreihen vervollständigt.

Die geladenen Kohlestücke sind teilweise sehr groß. Sollte die



terseite wird von einer Kunststoffklappe verschlossen, an der sich auch die Bremsklötze befinden. Diese sind vorbildgetreu nahe an den Rädern. Da die Bremsklötze aber in ihrer Halterung verdrehbar sind, können sie sich an die Räder anlegen und ungewollt bremsen.

Ganz anders präsentieren sich Gestänge und Steuerung: Alles ist sorgsam detailliert. Die Stangen und Hebel haben ein natürliches Aussehen. Durch die originelle Farbgebung wirken sie wie beim Vorbild rußig und ölverschmiert. Das seidenmatte Schwarz von Kessel, Führerhaus und Tender sieht dagegen viel zu neu und unberührt aus. Fraglich

	Vorbild in mm	1 : 87 in mm	Modell in mm
Länge über Puffer	22830	262,4	≈262,7
Lokomotivlänge	14480	166,4	≈166,0
Tenderlänge	8990	103,3	≈102,8
Puffermitte über SO	1050	12,1	≈ 12,7 / ≈11,6
Kesselmitte über SO	3050	35,1	≈ 35,6
Schornstein über SO	4400	50,6	≈ 51,4
Gesamtachsstand Lokomotive	9200	105,8	≈106,1
Gesamtachsstand Tender	4600	52,9	≈ 52,7
Treibraddurchmesser	1400	16,1	≈ 16,3
Laufraddurchmesser	850	97,7	≈ 9,9
Tenderraddurchmesser	1000	11,5	≈ 11,5

täuscht die Perfektionisten unter den Modelleisenbahnern.

Die Witte-Windleitbleche wurden aus einem hochelastischen Kunststoff hergestellt. Dieses

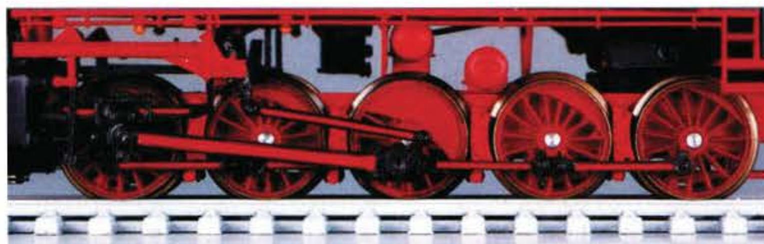
geordnet. Doch das Bw Elsterwerda gehörte nie nach Dresden. Seit 1949 war es der Reichsbahndirektion Cottbus angeschlossen. Dieser Fehler ist nur bei wenigen Modellen anzutreffen, die laufende Serie ist richtig beschriftet.

Die Schriftzüge wurden fein ausgeführt. Strichstärke und Farbdichte sind sehr gering. Sie sollen nach Auffassung der Zwickauer Techniker dem Vorbild näher kommen als ein satter Farbauftrag. Dennoch muß die Qulitätskontrolle unsauber bedruckte

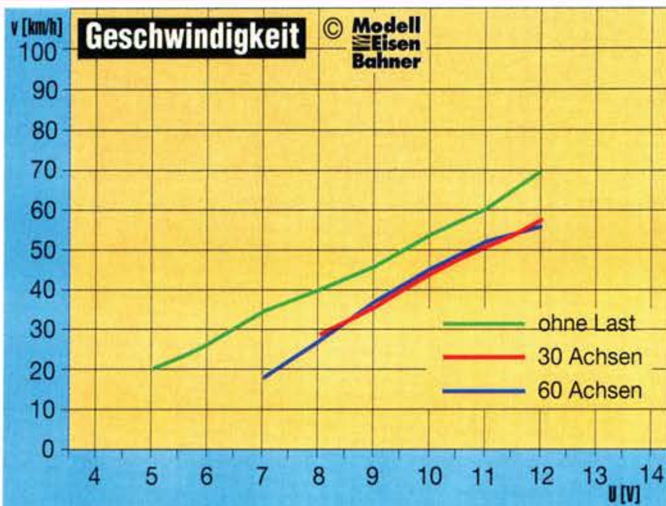


Die Lampen leuchten zu gelb, dafür bleibt die Leuchtstärke ab 2 V gleich.

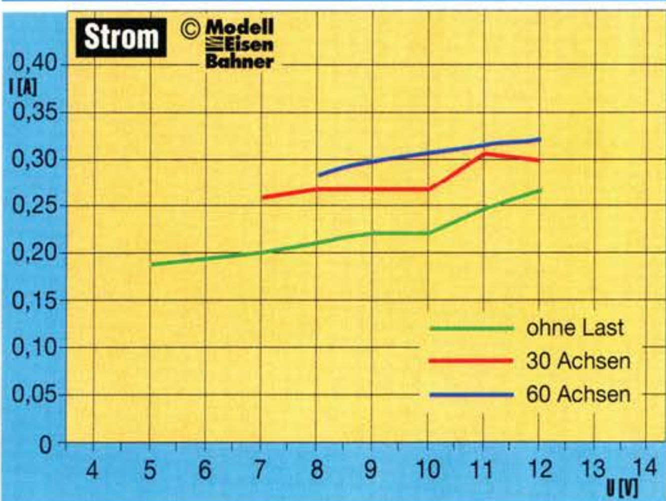
Tenderladung Rohbraunkohle darstellen, wäre eine farbliche Anpassung wünschenswert. Die Anschriften am Tender wurden ebenso dezent gehalten, wie die an der Lokomotive. Die Rahmenblenden des Fahrgestells stellen detailliert die Feder- und Radlagerimitationen dar, wobei auch hier der rote, unlackierte Kunststoff zu hell leuchtet. ➪



Gestänge und Steuerung sind besser gestaltet als Fahrwerk und Räder.

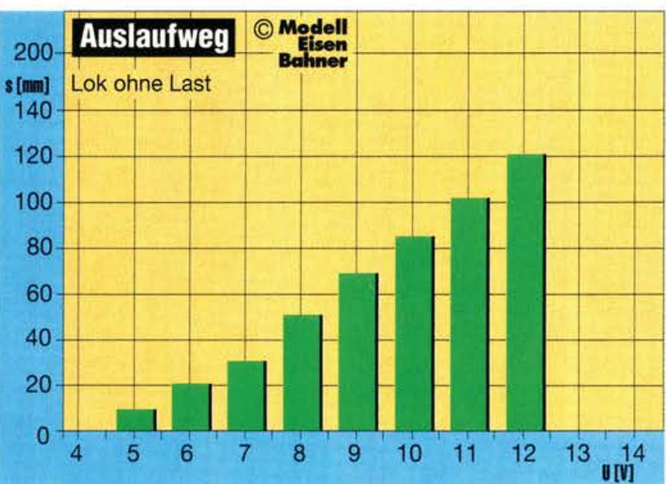


DATEN UND MESSWERTE



© Modell Eisen Bahner	Spannung [V]	Geschwindigkeit [km/h]	Strom [A]	Auslaufweg [mm]	Spannung [V]	Geschwindigkeit [km/h]	Strom [A]	Spannung [V]	Geschwindigkeit [km/h]	Strom [A]
	OHNE LAST				30 ACHSEN			50 ACHSEN		
Anfahren	4,6	18	–	–	–	–	–	–	–	–
Kriechen	3,9	9	–	–	–	–	–	–	–	–
bei kleinster Spannung[1]	5,0	20	0,18	9	7,0	18	0,26	8,0	29	0,28
bei Nennspannung	12,0	70	0,29	121	12,0	58	0,30	12,0	57	0,33
bei 40 km/h	8,0	40	0,22	50	9,3	40	0,27	9,4	40	0,31
bei 80 km/h	14,3	–	–	–	15,2	–	–	–	15,8	–

[1] kleinste Spannung = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt





Fotos: KLAWIAN

Der Tender kann die Leitern herausdrücken, eine Feder zieht sie zurück.

Antrieb

Der schwere Tender lädt ein, geöffnet zu werden. Ein massiver, zweiteiliger Stahlblock und ein Bühler-Motor kommen zum Vorschein. Auf der Ankerwelle des dreipoligen, geradgenuteten Motors ist eine Messingschwungmasse befestigt. Der Metallblock dient nicht nur als Ballaststück, er nimmt auch den Motor und das Schnecken- und Stirnradgetriebe auf. Alle vier Tenderachsen sind angetrieben. Die Räder der vorderen und hinteren Achse sind mit Haftreifen versehen, die leicht gewechselt werden können.



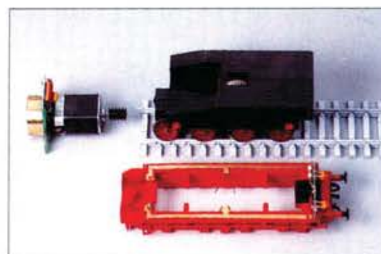
Der Tenderantrieb vermag viel zu leisten. Ein 50achsiger Zug wurde sicher befördert. Zudem haben es die Techniker aus Zwickau geschafft, der zulässigen Fahrgeschwindigkeit des Vorbildes (80 km/h) nahe zu kommen. Der Geschwindigkeitsbereich der Lokomotive ist akzeptabel.

Allerdings zeigen unsere Meßwerte nicht die typischen Fahreigenschaften der 52er von Gützold, sondern nur die unseres Modells. Bei diesem gab es Schwierigkeiten mit dem Fahrwerk der Maschine. Selbst in der Geraden war der Laufwiderstand so hoch, daß die Treibachsen zeitweise blockierten. Als Fehlerquelle kommen die Federn der Radsatzführung, die Bremsbackenlage sowie das sehr elastische Kunststoffgestänge in Frage. Da das neue Modell erst kurz vor Redaktionsschluß eintraf, konnten wir noch nicht endgültig klären, wodurch der Fehler entsteht.

Das Modell wird durch die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung aufgewertet.

Einige Zurüstteile können bei Bedarf schnell und einfach angebracht werden: Bremsschläuche, Hakenkupplungen und Kolbenstangenschutzrohre liegen in der Verpackung. Zeitgemäß ist das Modell mit kulissengeführten Kupplungsschächten ausgestattet.

R. Ippen, J.Baumann



Ein Bühler-Motor mit Schwungmasse treibt den schweren Tender an.

FAZIT

Der Antrieb von Gützolds 52 006 ist leistungsstark und entspricht dem Vorbild. Die gute Gestaltung des Modells ist nicht konsequent zu Ende gebracht worden. Auf dem Weg zum Spitzenmodell muß die 52 mit Wiener Steifrahmentender weiterentwickelt werden, damit auch kritische Sammler zufriedengestellt werden können.



G 8[1] mit 180 Sachen

Charakteristisch für Fleischmann-Lokomotiven sind vorbildgetreue Nachbildung, Betriebssicherheit und der schnelle Antrieb. Wir wollten wissen, ob das auch für das neueste H0-Modell, die Güterzuglok 55 4455, zutrifft.

Bezeichnung	55 4455 der Deutschen Bundesbahn
Spur	H0
Hersteller	Fleischmann
Stromsystem	Zweileiter, Gleichstrom
Steuerungssystem	ohne
Kupplung	Kulissengeführte Aufnahmeschächte nach NEM 362, Standard- und Kurzkupplungsköpfe
Nennspannung in V	14
Masse in g	428
min. Radius in mm	357
Katalognummer	4155
Im Handel	ab November 1992
Varianten	Wechselstromausführung, schwedische, belgische und französische Variante

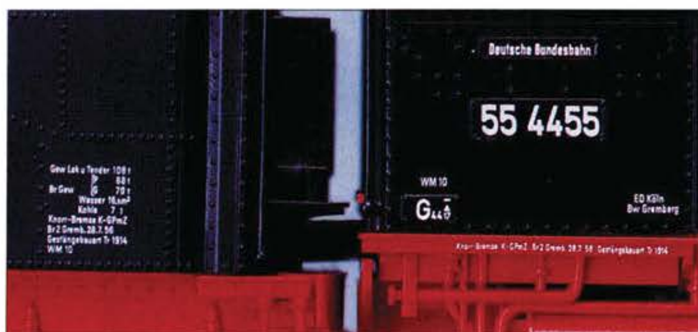
Das Modell der 55 4455 ist eindrucksvoll gestaltet: Viele zierliche Teile befinden sich am Kessel und am Führerhaus. Die Dachpartie mit exakt nachgebildeten Nietenreihen ist vorbildgetreu. Im Inneren des Führerstandes beeindrucken die Armaturen und das Feuerloch durch ihre feine Darstellung. In den Führerstand kann man ungehindert hineinsehen, denn der Antrieb befindet sich im Tender.
Der Kessel ist wie beim Vorbild von schlichter Gestalt. Für sein detailliertes Aussehen sorgen viele Zusatzteile. So sind die Ventile, Dampfleitungen und Pumpen einzeln angebaut.
Vorbildgetreu ist der freie Durchblick zwischen Kessel und Rahmen. Er wird nur wenig durch eine Säule gestört, die zum Verschrauben des Gehäuses mit dem Unterteil dient.
Der präzise gefertigte Umlauf fügt sich nahtlos an das Führerhaus und den Kessel an. Die Riffelung des Bleches und die feine Holzstruktur der Bretter im Führerhausbereich sind beeindruckend.
Das Fahrgestell der Lokomotive besteht aus Zinkdruckguß. Seine Hauptfunktion ist die Lagerung der Laufachsen und Deichseln. Da es eine geringe Masse hat, befindet sich im Kessel ein zusätzliches Ballaststück.
Die Blattfedern und Bremsen werden mit einem separatem Kunststoffteil dargestellt, das an die Unterseite des Fahrgestells geklipst ist. Auch das ist gut: Die Atrappen der Bremsschuhe liegen vorbildgetreu dicht an den ⇨

Zu Beginn dieses Jahrhunderts stieg das Beförderungvolumen der Bahn stark an. Die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Dampflokomotiven reichte nicht mehr aus und mußte vergrößert werden. So wurden ab 1911 die preußischen G 8-Lokomotiven (Krauss - München 1905) weiterentwickelt. Durch die Umbauten am Kessel und Rahmen erhöhte sich die Masse. Die Maschinen hatten eine mittlere Achsfahrmasse von 17,5 t. Sie durften daher nur auf Hauptbahnen eingesetzt werden. Ihre Fahrgeschwindigkeit war auf 55 km/h begrenzt. Die vierfach gekuppelte Lokomotive wurde später als Baureihe 55[25-56] bezeichnet. Sie war mit etwa 5000 gebauten Fahrzeugen die meistgebaute Güterzuglokomotive in Deutschland. Nach dem zweiten Weltkrieg existierten noch rund 1000 Lokomotiven dieser Bauart. Die letzten Exemplare rollten am Anfang der 70er Jahre auf das Abstellgleis. Viele Maschinen liefen auch in europäischen Nachbarländern.



Foto: Sammlung MEB

So präsentierte sich die 55 5158 in den 50er Jahren.

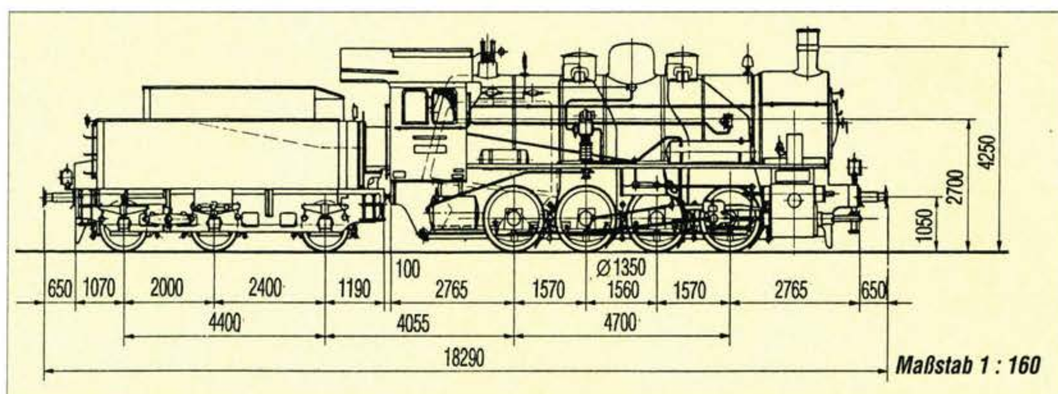


Bei Fleischmann werden die Anschriften sauber gedruckt.

Rädern an. Die vier Kuppelachsen sind mit fein nachgebildeten Speichenrädern bestückt. Dabei sind wie beim Vorbild die Räder der Antriebsachse mit einem großen Gegengewicht versehen.
Der gute Eindruck der Räder wird durch die brünierten Radreifen verstärkt. Doch hier zeigte sich schneller Verschleiß. Schon nach sechs Stunden Fahrzeit waren auf den Laufflächen deutliche Betriebsspuren zu erkennen.
Die Nachbildung der Heusingersteuerung und des Gestänges ist gut gelungen: Alle Stangen und Hebel sind feingliedrig. Die Gelenke bestehen aus Fleischmanntypischen Nietverbindungen, der Kreuzkopf und die Schwinge aus Kunststoff.
Am Zylinderblock sind sogar die Kolbenstangenschutzrohre angebracht. Das ist möglich, da die Fleischmann-Konstrukteure bei diesem Fahrzeug keinen Kompromiß machen mußten: Es gibt keine Laufachse, die in engen Bögen stören könnte.
Lokomotive und Schlepptender sind fest miteinander verbunden. Das Verbindungsstück gleitet in einer Kulissenführung. Dadurch bleiben beide Fahrzeugteile, zumindest im geraden Gleis, vorbildgetreu kurzgekuppelt.

Der Tender

Auch am Modell des preußischen 3-T-12-Tenders gibt es kaum etwas auszusetzen. Er ist genauso detailliert gestaltet, wie die Maschine: Exakt nachgebildete Nietenreihen, der Bretterverschlag und fein herausgearbeitete Kohlen zeugen vom Können der Werkzeugmacher und Formenbauer. Ebenso sind die Fahrgestellblenden gut gestaltet.



Maß	Vorbild in mm	1 : 87 in mm	Modell in mm
Länge über Puffer, gesamt	18290	210,3	≈211,7
Länge über Puffer, Lok	10880	125,0	≈125,2
Länge über Puffer, Tender	7310	84,0	≈ 83,5
Oberkante Schornst. ü. SO	4540	52,2	≈ 52,5
Achsstand 1. - 4. Achse	4700	54,0	≈ 55,3
Raddurchmesser	1350	31,0	≈ 31,5
Kesselmitte ü. SO	270	31,0	≈ 31,5
Puffer ü. SO	1050	12,0	≈ 12,0/13,0
Achsstand Tender	2400/2000	27,5/22,9	≈ 28,0/23,0
Gesamtachsstand	13155	151,2	≈154,5

Die Farbgebung des Fahrzeuges ist sauber ausgeführt worden. Obwohl es nicht jedermanns Geschmack ist, entsteht durch den seidigen Glanz der schwarzen Teile der Eindruck, das Modell sei frisch geputzt und eingeölt.
Alle Aufdrucke sind vollständig und von ausgezeichneter Qualität. Die Ziffern der Betriebsnummernschilder haben eine vorbildgetreue Farbe: silber-metallic. Die anderen Anschriften sind in weiß gehalten. Sogar die Pufferbohlen wurden beschriftet. Auch die einzeilige Anschrift am Umlaufblech unterhalb des Betriebsnummernschildes zeugt von der



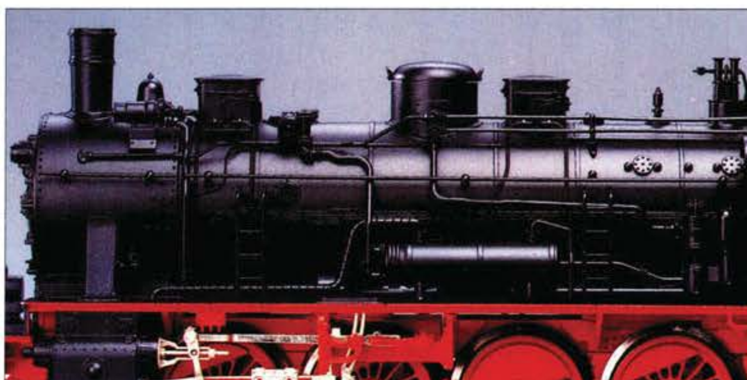
Präzision, mit der bei Fleischmann gearbeitet wird: Die Anschrift kann trotz ihrer geringen Schrifthöhe auch ohne Lupe entziffert werden.
Der gute Eindruck des Modells wird durch weitere Details unterstützt: Es gibt wie beim Vorbild Puffer mit unterschiedlicher Tellerform, die weiß umrandet sind. Die Reflektoren der Laternen wurden mit weißer Farbe ausgelegt. Bei geringer Fahrspannung glimmen die Lampen nur. Gerade dadurch entsteht der Effekt von schwachen Gaslaternen.
Der Antrieb befindet sich bei diesem Fleischmann-Modell im Tender. Der Scheibenkollektormotor mit Messingritzel treibt ein Kunststoffstirnradgetriebe. Dieses setzt alle drei Tenderachsen in Bewegung. An zwei diagonal angeordneten Rädern sind Haftreifen aufgezogen worden. Das reicht aus, um die etwa 430 g schwere Lokomotive auch einen 60achsigen Zug problemlos in der Ebene ziehen zu lassen.
Selbst unter dieser Last schafft es der Antrieb, den Zug auf eine maßstäblich umgerechnete Geschwindigkeit von etwa 150 km/h zu bringen. Das ist reichlich viel: Das Vorbild war nur bis 55 km/h zugelassen! Hier wäre eine Anpassung wünschenswert. Sicher ist allzu langsames Fahren beim Eisenbahnspielen langweilig, aber 100 km/h dürften wohl ausreichen.. Bei einer Veränderung des Getriebes sinkt auch die Anfahr- und Kriechgeschwindigkeit. Das würde das Modell noch weiter an sein Vorbild anpassen, denn die 55er waren oft im Rangier- und Verschiebedienst eingesetzt.

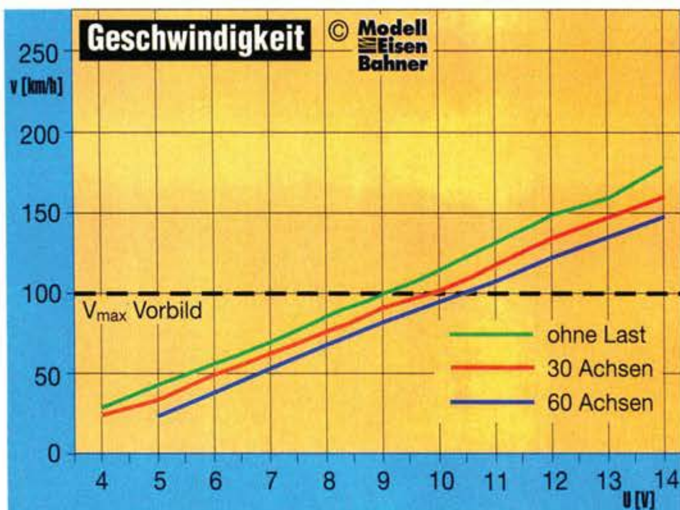


Rauchkammertür und Spitzensignal strahlen die Atmosphäre der Epoche III aus.

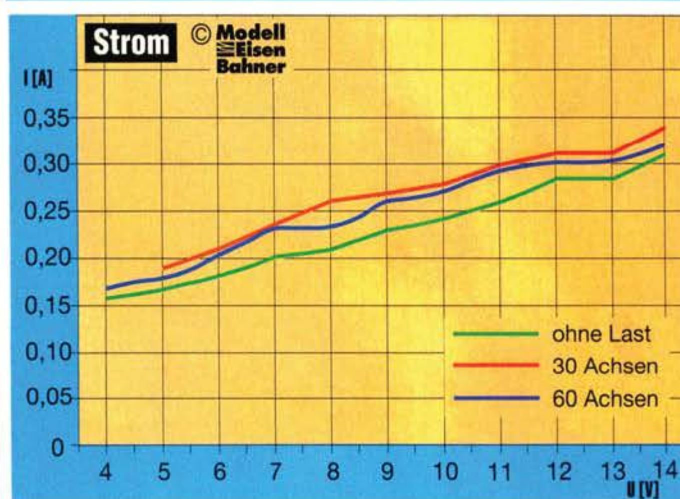
Das Fahrwerk

Lokomotiv- und Tenderfahrwerk sind so konstruiert, daß komplizierte Weichenstraßen und auch kleine Bögen anstandslos passiert werden können. Allerdings wirkt sich die Abbremsung im kleinsten Bogen, wie bei einem Vierkuppler zu erwarten, deutlich aus: Die maßstäbliche Geschwindigkeit bei Nennspannung und


Der schlichte Kessel wird durch angesetzte Einzelteile zur Augenweide.

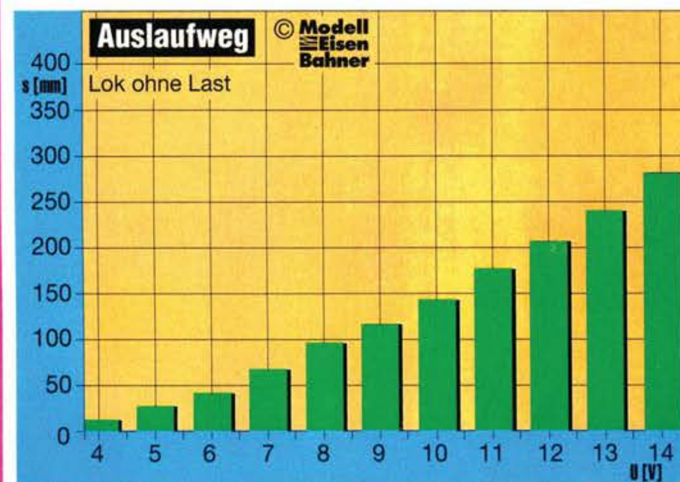


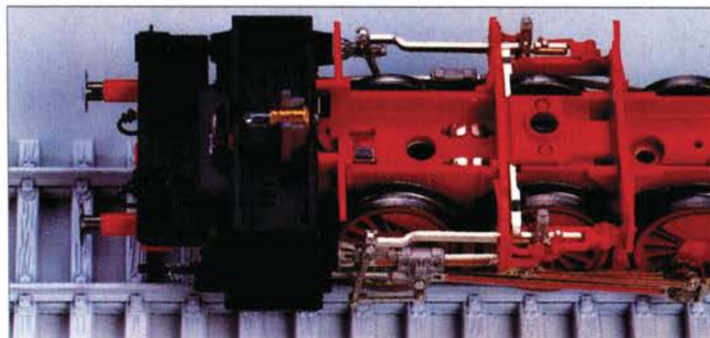
DATEN UND MESSWERTE



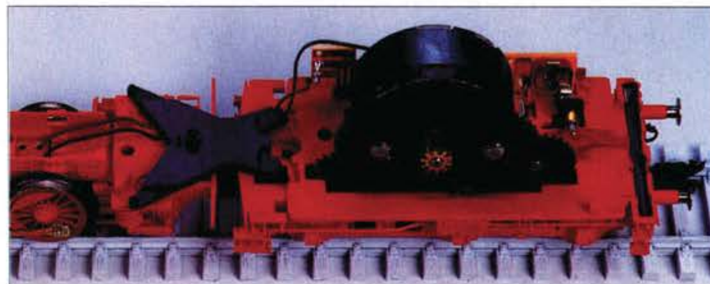
© Modell Eisen Bahner	Spannung [V]	Geschwindigkeit [km/h]	Strom [A]	Auslaufweg [mm]	Spannung [V]	Geschwindigkeit [km/h]	Strom [A]	Spannung [V]	Geschwindigkeit [km/h]	Strom [A]
	OHNE LAST				30 ACHSEN			60 ACHSEN		
Anfahren	3,5	22	–	–	–	–	–	–	–	–
Kriechen	2,8	9	–	–	–	–	–	–	–	–
bei kleinster Spannung[1]	4,0	29	0,16	14	4,0	24	0,17	5,0	24	0,19
bei Nennspannung	14,0	176	0,31	279	14,0	159	0,32	14,0	147	0,34
bei 40 km/h	4,8	40	0,17	25	5,3	40	0,19	5,9	40	0,19
bei 55 km/h	5,9	55	0,18	44	6,4	55	0,22	7,1	55	0,23

[1] kleinste Spannung = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt





Die Beleuchtung ist in das Formteil des Zylinders eingebettet.



Der leistungsstarke Triebtender ist mit der Lokomotive kurzgekuppelt.

unbelasteter Lokomotive sinkt im Bogen mit 358-mm-Radius um etwa 25 %.

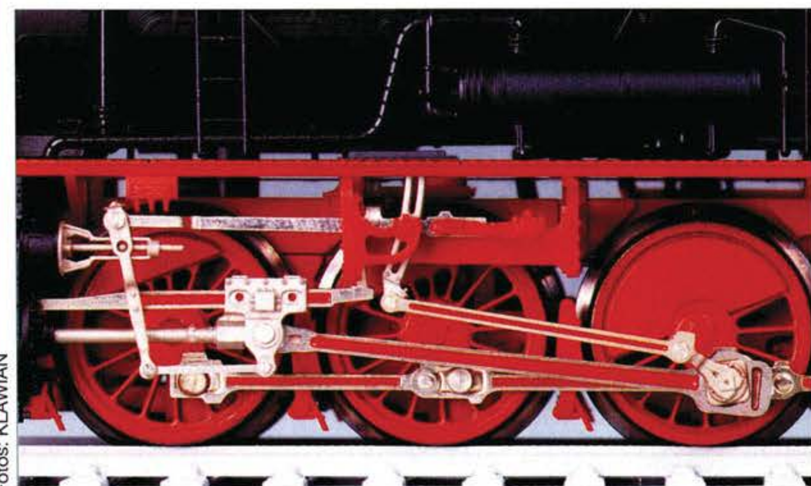
Einfache Wartungsarbeiten wie Kohlen- oder Glühlampentausch können leicht vorgenommen werden. Nach dem vorsichtigen Öffnen der Rastverbindungen des Tendergehäuses sind alle Teile einfach zu erreichen.

Die Stirnseiten erhielten kulissengführte Kupplungsschächte nach NEM 362. Neben der serienmäßigen Fleischmann-Profikupplung kann die Lok auch mit beiliegenden Attrappen von Schraubkupplungen versehen werden. Leider läßt sich ein Rauchgenerator nicht ohne weiteres nachrüsten.

R. Ippen, J. Baumann

FAZIT

Die Fleischmann-Lok der Baureihe 55 ist ein ausgesprochenes Fahrmodell mit einem leistungsfähigen Antrieb. Dieser hat allerdings den Nachteil, die Fahrgeschwindigkeit des Vorbildes wesentlich zu überschreiten. Das zuverlässige H0-Modell ist mit vielen Details ausgezeichnet gestaltet. Es eignet sich daher auch für die Vitrine.



Fotos: KLAWIAN

Filigran sind die Räder, das Gestänge und die Steuerung nachgebildet.

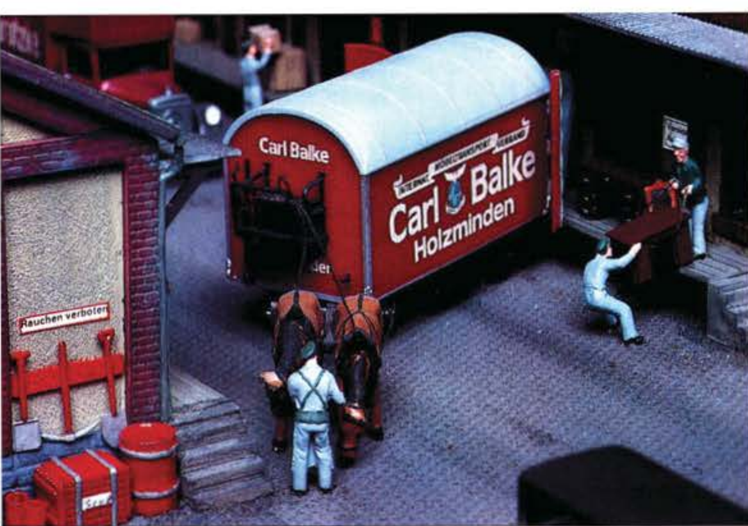
Umzüge nur mit Marotzke

Marotzkes gibt es auf den deutschen Modellbahnanlagen wie Sand am Meer. Der Grund: Die Firma Rosskopf, bekannt für H0-Auto- und Flugzeugmodelle der Epoche I und inzwischen von der Siku-Firmengruppe übernommen, begeisterte die Modellauto-Welt vor einigen Jahren mit einem MB-Oldtimer der Speditionsfirma Max Marotzke. Auch auf meiner Modellbahnanlage hat die Firma Marotzke eine Filiale errichtet.

Eigentlich wollte ich, eingedenk der erwähnten Häufigkeit, einen anderen Namen suchen, womit eine Umdekorierung der Modelle notwendig gewesen wäre. Doch dann fiel mir kein ähnlich treffender Name ein, und so blieb es auch auf meiner Anlage bei der Präsenz der besagten Spedition. Am Ende war die Existenz dieser schönen Oldtimer-Modelle, die inzwischen über die Firma Wiking erhältlich sind, sogar der Anlaß für den Bau eines kompletten Anlagenteils. Dabei waren die Automodelle von Rosskopf nur der Anfang. Auch Preiser scheint Gefallen gefunde-



Schilderwald: Preußische Ordnung herrscht auf dem Gelände der Spedition. Ein verschlossenes Tor, sauber abgestellte Sackkarre und viele, viele Schilder.



Schreibtischtäter: Es sollte ein Geschenk von Balkes zur Hochzeit sein. Doch wie sich die Beiden abmühen, wird das gute Stück wohl nicht lange halten.

zu haben an diesem Thema und bietet dazu sehr gut detaillierte Pferdefuhrwerke und Autos an. Zwar heißt der Spediteur Carl Balke, da aber Balkes Tochter Edeltraut demnächst Marotzkes Eugen heiraten wird (Geld will zu Geld), ist eine Fusion der beiden Konkurrenzunternehmen auf meiner Anlage vorauszusehen.

Die Möbelfabrik

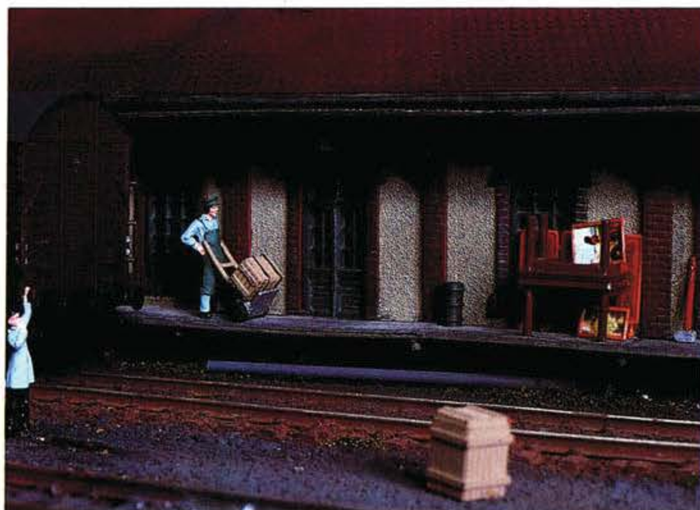
Wo allenthalben in unseren Laden liquidiert, abgewickelt und saniert wird, mußte es sich auch eine Fabrik auf meiner Anlage gefallen lassen, einen neuen Besitzer und neue Aufgaben zu erhalten. Eine Kleinmöbelfabrik sollte es werden, mit eigener Spedition und selbstverständlich auch mit einem eigenen Gleisanschluß. Grundanlage für den Bau dieses Gebäudekomplexes ist die alte Maschinenfabrik von Auhagen (Kat.-Nr. 2/28). Die in gelber und roter Klinkermanier dargestellten Seitenwände eignen sich sehr gut zur Nachbildung einer Fabrikanlage aus den Gründerjahren. Das Problem der absolut ebenen Verklebung der Seitenwände löse ich damit, daß ich alle Klebearbeiten auf einer Glasplatte durchführe. Das gewährleistet die gewünschte Ebenheit der Verbindungen, und die Glasplatte läßt sich hinterher problemlos säubern. Da ich die Bausatzteile in anderer Form zusammengefügt habe als in der Beschreibung erläutert, habe ich zur Stabilisierung des Gebäudes noch einige Zwischenwände aus Pappe eingesetzt. Das Dach wurde ebenfalls aus Dachplatten der Firma Auhagen zusammengefügt. Zum Trennen der Dachplatten ritzt man diese mit einer Reißnadel mehrfach vor und bricht sie dann über einer scharfen Kante durch. Bei der Montage des Daches ist es sinnvoll, die Dachflächen zwar am Gebäudemodell anzupassen, aber von den Gewänden getrennt zu verkleben. Dazu ist die bereits erwähnte Glasplatte wiederum sehr nützlich, da auch beim Dach ➪



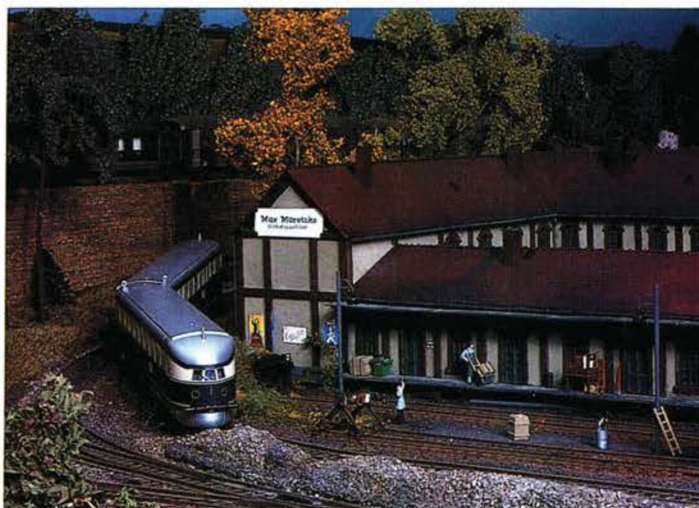
Schäfereckchen: Seitdem Edeltraut Balke und Eugen Marotzke beim Lieben durch den auflaufenden Wagen gestört wurden, ist die Bank verwaist.



Marotzke



Leergut: Nun reicht's aber! Erst dieser Müllhaufen auf der Hausrampe, daß man kaum noch mit der Sackkarre vorbeikommt und dann noch die leere Kiste mitten im Gleis, die zudem noch im Regellichtraum liegt.



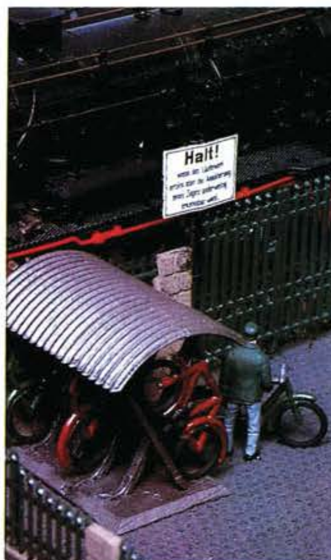
Irrläufer: Wo der Gützold-VT herkommt, weiß kein Mensch. Ist es ein Fliegender Hamburger, dessen Rekonstruktion Marotzke sponsort?

auf unbedingte Ebenheit zu achten ist. Sonst kippelt am Ende das Dach auf dem Gebäude und zeigt unschöne Spalten.
Die Pflasterimitation des Hofs erfolgt mit Kopfsteinpflasterplatten der Firma Busch. Dieses auf Rollen gewickelte Straßenband ist hoch flexibel, selbstklebend und es läßt sich sehr gut ohne Stoßstellen verarbeiten. Das Hoftor wird aus zwei Auhagen-Toren (Kat.-Nr. 2/68) zusammengesetzt und Sie wissen ja schon: Ebene Verklebung nur auf der Glasplatte! Wegen der großen Spannweite der Torflügel, empfiehlt es sich, in der Mitte ein kleines Auflager anzubringen. Der gußeiserne Zaun schließlich stammt von der ehemaligen Firma VERO.

Das Verwittern

Bausatzteile aus Plaste haben es nun mal so an sich: sie glänzen sehr und wirken dadurch unecht. Abhilfe schafft dabei nur das gekonnte Abstumpfen und Verwittern der zusammengebauten Bausätze. Die Ansicht, daß man einfach nur dreckige Brühe darüber laufen zu lassen brauche, ist irrig. Gerade diese Tätigkeit erfordert viel Einfühlungsvermögen, Naturbeobachtung und geübten Umgang mit der Farbe. Das alles gewinnt man nur durch häufiges Tun. Ich bearbeite die Flächen vorwiegend mit Plakatfarben deren Anmachwasser einige Tropfen Pril beigefügt werden, oder matten, stark verdünnten Bastelfarben von Revell und Humbrol. Bei großen Flächen, wie sie an diesem Modell vorhanden sind, lohnt sich das Abstumpfen durch Aufsprühen der Farben mit der Airbrush-Pistole. Auch die Pflasterflächen sollten unbedingt abgestumpft und gealtert werden, wozu man stark verdünnte schwarze Farbe in die Fugen laufen läßt und danach mit trockenem Pinsel die Pflastersteinköpfe etwas aufhellt.
Am besten, Sie versuchen's selbst einmal, wozu Ihnen hoffentlich die Bilder von meinem Modell ein bißchen behilflich sind.

Jürgen Albrecht



Gewissensfrage: „Fahr ich, oder schiebe ich das Fahrrad lieber?" Nach einer halben Pulle Korn scheint Möbelpacker Schniefke zu zweifeln.



Pausenplatz: Kultur und Schönheit am Arbeitsplatz sind keine Slogans nur aus unserer Zeit. Hier machte schon Marotzkes Großvater Pause.

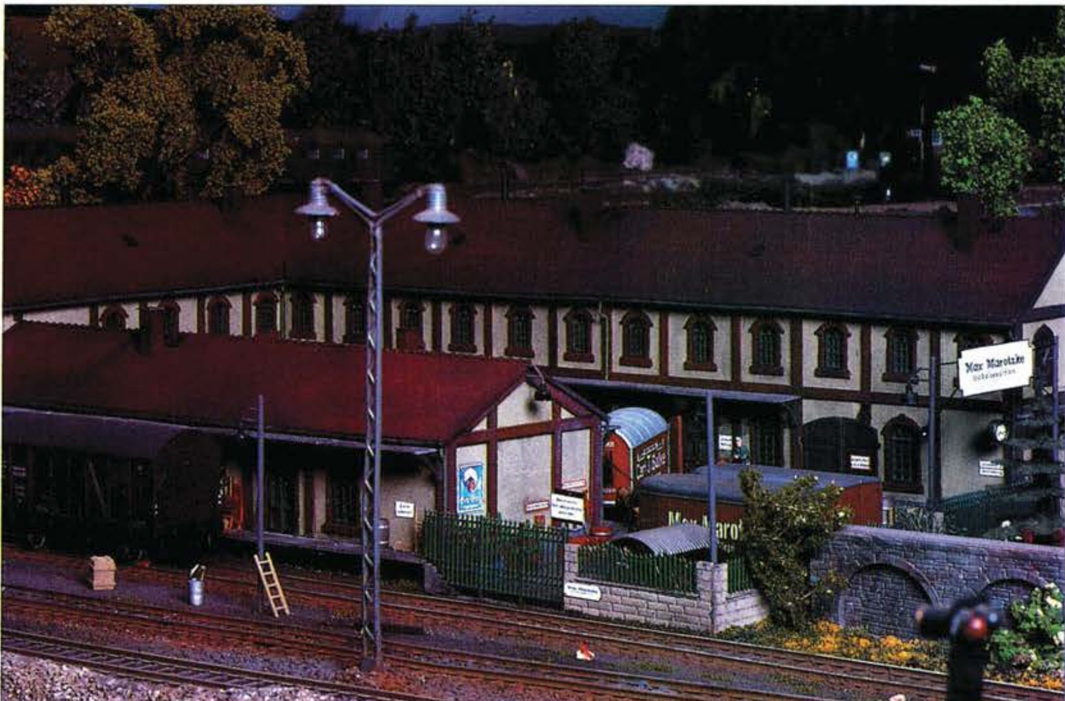


Foto: Albrecht

Besitzerstolz: Ein imposantes Anwesen, die Spedition Marotzke. Die Fusion mit Balkes Carlemann scheint perfekt.

1993 ist Ihr Test-Jahr:

Unser Schnupper-Angebot für Sie: Lernen Sie BAHN-EXTRA kennen! Lassen Sie sich in die faszinierende Welt der großen Eisenbahn entführen – in jährlich vier Ausgaben, die sich jeweils abgeschlossenen, äußerst interessanten Themenbereichen rund um das aktuelle und historische Geschehen bei Bundesbahn und Reichsbahn widmen:



▲ Hunderte von Illustrationen

Auf 120–140 Seiten (durchgehend in Farbe!) erfahren Sie alle drei Monate alles über ein interessantes Themengebiet – so über bestimmte Epochen (z.B. die DB in den 50er oder 60er Jahren), bestimmte Regionen (z.B. die Eisenbahn in Berlin oder in Südbayern), die aktuelle Situation von DB und DR (z.B. Jahreschroniken) oder werden zum Reisen auf und neben deutschen Schienen animiert (z.B. Bahn-Atlas).



▲ Faszinierende Bildreportagen

Das kostet Sie im Abo nur 16,80 pro Ausgabe! (Test-Abo: 9,90!)

Sie sparen beim Abo

15 %

Beim Test-Abo sogar 50 %!

Garantie:

● Wenn Sie nebenstehenden Test-Coupon einsenden, erhalten Sie zum Test-Preis von 19,80 DM die nächsten beiden BAHN-EXTRA-Ausgaben sowie Ihre beiden Willkommensgeschenke (Streckenkarte 1946, Sonderheft „Die DR in Farbe").

● Nach Erhalt des 2. Heftes haben Sie 4 Wochen Zeit, uns mitzuteilen, falls Ihnen BAHN-EXTRA nicht gefällt. Mit dieser Mitteilung ist alles für Sie erledigt.

● Ansonsten erhalten Sie BAHN-EXTRA künftig viermal jährlich zugeschickt – mit 15 % Preisvorteil und portofrei. Sie gehen kein Risiko ein, da Sie Ihr Abo jederzeit kündigen und einzelne Ausgaben, die Sie nicht interessieren, zurücksenden können.

● Bitte beachten Sie, daß wir Ihr Abo aufgrund der 1993 steigenden Portokosten für den Versand von Einzelrechnungen im Inland nur mit Bankabbuchung liefern. Ihre Enzugsermächtigung können Sie jederzeit widerrufen.

GeraNova Verlag, München

Einfach Coupon ausschneiden, auf eine Postkarte kleben bzw. im Umschlag einsenden an: GeraNova Verlag, Postfach 464, W-8000 München 43

TEST & SPAR BAHN EXTRA **TEST-COUPON**

JA, ich möchte die Reihe **BAHN-EXTRA** im Schnupper-Abo kennenlernen, bevor ich mich endgültig entscheide. Dabei spare ich beim Test-Abo 50 %, beim späteren Jahres-Abo 15 %. Ich erhalte die aktuelle sowie die nächste Ausgabe zum Test-Preis von nur 19,80 DM. Außerdem erhalte ich als Dankeschön für mein Interesse die historische deutsche Streckenkarte von 1946 sowie die Sonderausgabe „Die DR in Farbe". Wenn ich BAHN-EXTRA nicht weiterbeziehen möchte, teile ich Ihnen dies spätestens einen Monat nach Erhalt des zweiten Heftes mit. Ansonsten erhalte ich jede Ausgabe sofort nach Erscheinen zum ermäßigten Preis von nur 16,80 (statt 19,80 im Einzelverkauf – 15 % Preis-Vorteil!) portofrei zugeschickt. Sie garantieren mir, daß ich das Vorzugs-Abo jederzeit ohne Einhaltung einer Frist kündigen und einzelne Ausgaben, wenn sie mich nicht interessieren, problemlos zurückschicken kann. Ich gehe damit kein Risiko ein. **In Deutschland nur Lastschrifteinzug.** Pro Jahr erscheinen 4 Ausgaben **BAHN-EXTRA**

Ich bezahle bequem und bargeldlos durch Bankabbuchung von meinem Giro-Konto (nur in Deutschland möglich; kein Sparbuch). Die Ermächtigung kann ich jederzeit widerrufen:

BITTE DEUTLICH SCHREIBEN

Bankleitzahl　Kontonummer

Geldinstitut

Die Abbuchung soll erfolgen: ❑ pro Heft ❑ jährlich

❑ **Nur im Ausland:** durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung (zzgl. DM 5,00 Versand)

Vorname　Nachname

Straße, Hausnr.

PLZ (W//O?)　Ort

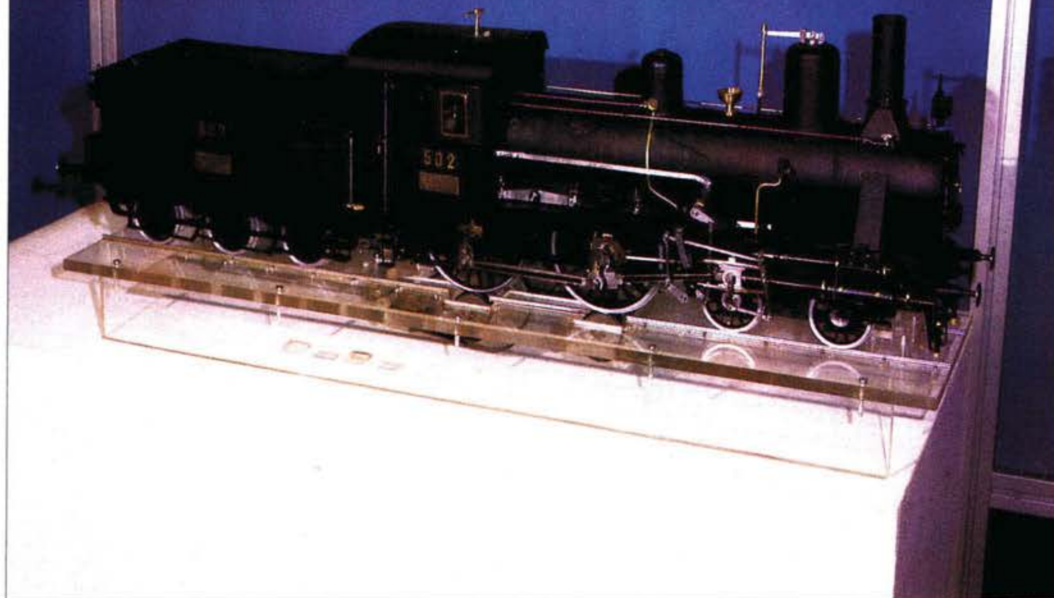
GARANTIE: Diese Test-Bestellung kann ich innerhalb von 10 Tagen beim GeraNova Leserservice, Postfach 43 04 64, 8000 München 43, widerrufen (Poststempel).

Datum　Unterschrift





Internationaler Modellbahnwettbewerb 1992



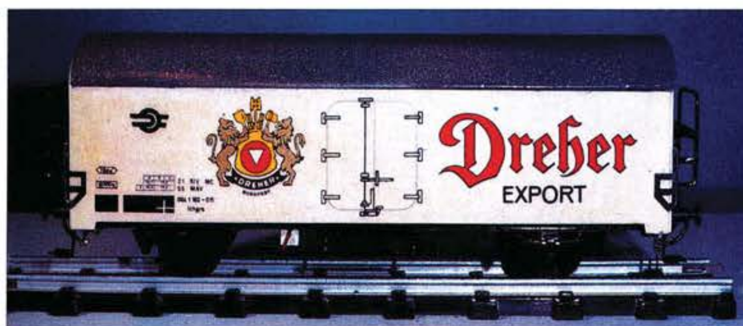
Bestes Modell des Wettbewerbs: Dampflokomotive BR Ie der MAV von László Békei (H). 97,5 Punkte in der Kategorie E/1:20.

Für den Internationalen Modellbahnwettbewerb '92 hatte dieses Jahr der Ungarische Modellbahn-Verband den Hut auf, der wohl gegenwärtig in seiner Landeshauptstadt Budapest die besten Voraussetzungen für eine solche repräsentative Ausstellung hat. Eine Reise ist die herrliche Donaumetropole immer wert, und wenn sich dieser touristische Leckerbissen dann noch mit einem Besuch einer hochkarätigen Modellbahnausstellung verbinden läßt, kann mit einer zufriedenstellenden Besucherschar gerechnet werden.

Da sich ein Wettbewerb als solcher nicht finanzieren ließ, kippte man das Prinzip „Modellbahnwettbewerb mit anschließender Ausstellung" einfach um und veranstaltete in der Petöfi-Halle eine Internationale Modellbahnausstellung mit einem Wettbewerb am Rande. Den 60 Wettbewerbsmodellen tat dies keinen Abbruch und den findigen Veranstaltern finanzierte es die Ausgaben.

Die Jury setzte sich paritätisch aus Modelleisenbahnern der veranstaltenden Länder Rumänien, Rußland, Tschechoslowakei und Ungarn zusammen. Waren auch die fachlichen Voraussetzungen der Juroren unterschiedlich, so ergaben sich in der Gemeinschaft der Bewertungen am Ende recht objektive Beurteilungen der eingesandten Wettbewerbsmodelle. Und die waren allesamt von überdurchschnittlichem Niveau.

Zwei wichtige Schlußfolgerungen aus dem Wettbewerb gilt es besonders hervorzuheben: Die meisten Modelle und Modelldioramen zeichneten sich durch einen hohen Anteil an Selbstgebautem aus. Eine Tatsache, die diesen Wettbewerb stets auszeichnete, auch wenn sie sehr pragmatische Ursachen hat. Bei dem heute existierenden gravierendem Wirtschaftsgefälle zwischen West und Ost ist der um sein Hobby



Sonderpreis in der Kategorie D/Technologie: Wagenbeschriftungen mittels Fotografien von István Végvári (H), 87,75 Punkte.



Anerkennungspreis in der Kategorie E: Papiermodell im Maßstab 1:60 von Egon Dulcz (H), 81,25 Punkte.



Erster Preis in der Kategorie F/H0$_e$: Diorama eines Haltepunkts von Irzi Indra (GUS) 92,75 Punkte.



Erster Preis in der Kategorie A2/H0: Diesellokomotive BR T 478.320 der ČSD von Pavel Füle (Čs), 92,5 Punkte.



Das einzige Modell aus Westeuropa: H0-Modell der Dampflokomotive BR 23 der DR von Olaf Herfen (D).

Seit 38 Jahren finden in den osteuropäischen Ländern des ehemaligen RGW-Bündnisses Internationale Modellbahnwettbewerbe statt. Daß sie stets Höhepunkte im Leben der ausrichtenden Verbände und der modellbahnbauenden Hobbytüftler darstellten, haben wir bereits in der Rezension des 91er Wettbewerbs betont. Und daß die Übernahme dieser guten Traditionen durch den MOROP diesem gut zu Gesicht stünde und unzählige Aktivitäten im internationalen Modelleisenbahnbau erhalten und fördern könnte, hielten wir seinerzeit für erwähnenswert. Doch auch der 92er fand ohne die Beteiligung des europäischen Dachverbands statt. Schade, stellte unser Mitarbeiter vor Ort fest, denn die zu bewertenden Modelle waren in der Tat modellbauerische Spitzenleistungen.

ringende russische Modelleisenbahner noch mehr auf die Realisierung der Losung „do it yourself" angewiesen als früher, wo wenigstens eine - wenn auch äußerst dünne - Warendecke des DDR-Kombinats PIKO den Hobbyisten im Osten ein wenig Halt gab. In der Tat machten die ihre Modelle ausstellenden Modellbauer aus der Not eine Tugend, die zu höchster Kreativität und solidem handwerklichen Können aufblühte. Eine weitere Hervorhebung verdient der hohe Anteil an Jugendlichen bei diesem Wettbewerb. Sicher auch ein Ergebnis der Tatsache, daß Gameboy und PC in den osteuropäischen Ländern noch längst nicht die Verbreitung gefunden haben wie bei uns. Das Ergebnis sind ausgezeichnete Modellarbeiten von Junioren, die dafür zumeist mit zweiten und dritten Preisen geehrt wurden.

Das beste Modell kam aus dem gastgebenden Ungarn: László Békei bekam für eine sehr gut gebaute Dampflokomotive der BR Ie der MAV mit 97,5 Punkten die höchste Bewertung. Die erfolgreichste Mannschaft kam aus der Tschechoslowakei.

Von 13 eingesandten Modellen erhielten alle einen Preis: Fünf mal erste Preise, fünf mal zweite Preise und drei mal dritte Preise.

Preisverteilung

Land	Anzahl der Modelle	1. Preis	2. Preis	3. Preis	Gesamt
Rumänien	6	-	-	2	2
Russland	10	2	5	3	10
Tschechoslowakei	13	5	5	3	13
Ungarn	30	4	3	2	9
Deutschland	1	-	-	-	-

Zusätzlich wurden ein Sonder- und ein Anerkennungspreis vergeben.

Das einzige Modell aus einem westeuropäischen Staat kam aus Deutschland. Olaf Herfen, langjähriger Vorsitzender des technischen Ausschusses des MOROP und früherer Vizepräsident des DMV, hatte ein H0-Modell der BR 23 mit einer Fülle innovativer Ideen eingesandt. Alte Anhänglichkeit an diesen Wettbewerb, oder war es als Zeichensetzung eines MOROP-Mitgliedes zu verstehen? Zu wünschen wäre es auf jeden Fall, wenn sich der europäische Dachverband nun endlich dieses internationalen Wettbewerbs annehmen würde. Totzukriegen ist er anscheinend nicht, also sollte man ihm ein besseres Leben bescheren.

Dezider Selecky

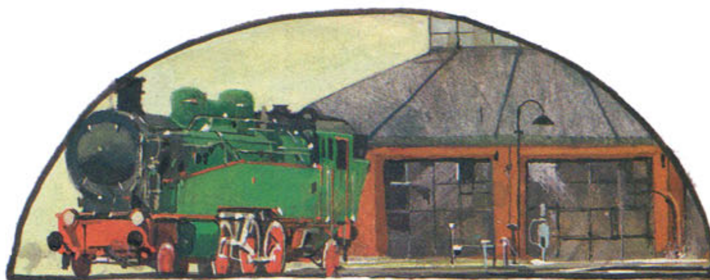


Zweiter Preis in der Kategorie B1/H0: Drei Güterwagen der SŽD von Jirij Merkutov (GUS), 89,25 Punkte.

Wenn man ihn zum ersten Mal sah, konnte man keinesfalls annehmen, daß er Technischer Oberrat sei, mit einem abgeschlossenen Hochschulstudium. Wo er studiert hatte, weiß ich nicht, vermutlich an der Technischen Hochschule in Dresden. Er war nicht nur Maschinenbauer, sondern auch in der Elektrotechnik erfahren. Spezialisiert hatte er sich aber im Lokomotivbau, und er war nicht nur als Lokomotivführer ausgebildet, sondern hatte in jungen Jahren auch als Lokomotivschlosser gearbeitet.

Sein Leben, seine Liebe waren die Eisenbahn und ihre Lokomotiven. Darüber hatte er sich selbst vergessen. Als ich ihn kennenlernte, war er schon Anfang 50, noch immer Junggeselle und Amtsvorstand eines Maschinenamtes. Bei allem Respekt, den wir ihm nicht nur wegen seiner Dienststellung, sondern vor allem wegen seines umfangreichen Wissens entgegenbrachten, mußte man doch feststellen, daß er sich zu einem Sonderling entwickelt hatte. Die Kleidung war altmodisch und abgetragen, in den Filzhut hatte er Löcher gestoßen, um seiner leicht schwitzenden Glatze Frischluft zu verschaffen.

Im Maschinenamt hielt sich der Oberrat nur zwei oder drei Tage die Woche auf; meist war er unterwegs in den Bahnbetriebswerken oder den Lokomotivbahnhöfen, die dem Amt unterstanden. Wenn er jedoch ins Maschinenamt kam, wurde vorgewarnt: Seine Haushälterin rief beim Amtsgehilfen an, daß der Herr Oberrat abgefahren sei. Auf diese Mitteilung hin setzte der Amtsgehilfe die Dienstmütze auf und sich in Bewegung. Zunächst ging er von Tür zu Tür, öffnete jede einen Spalt breit und verkündete den Mitarbeitern: „Der Herr Oberrat ist auf dem Marsche!“. Dann begab er sich vor die Haustür, um die Ankunft des Chefs zu erwarten. Dieser fuhr vor - mit seinem alten Fahrrad! Nach einer devoten Begrüßung übernahm der Amtsgehilfe das betagte Vehikel und trug es in ergebener Haltung dem Oberrat hinterher bis in dessen Dienstzimmer. Diese Zeremonie löste bei uns jungen Leuten immer aufs neue ein verkniffenes Grinsen aus, während die älteren Herren verstohlen den Kopf schüttelten.





Unser Oberrat

Im Amtszimmer zog sich der Oberrat eine schwarze Bürojacke an, die aus der Kleiderkammer der Direktion stammte. Eine Uniform besaß er, soviel ich weiß, nicht. Jedenfalls habe ich ihn in den vielen Jahren nie darin gesehen.

Sobald er sich umgezogen hatte, betätigte er alle Knöpfe des Klingelbrettes auf seinem Schreibtisch, um die leitenden Herren des Amtes zu sich zu rufen: den stellvertretenden Amtsvorstand, der zugleich Betriebs-



ingenieur (wir nannten ihn Bing) war, den Bürovorstand, den Leiter des Maschinentechnischen Dienstes, den Leiter des Elektrotechnischen Dienstes und den Leiter des Personalwesens. Die Ökonomie war in diesem Kreis nicht vertreten. Wenn alle Herren versammelt waren, begann er seine Visiten bei den Außenstellen auszuwerten; daraus entwickelte sich eine exakte Dienstbesprechung, die mit Weisungen für die weitere Arbeit endete.

Für die Jahre meiner Tätigkeit im Maschinenamt kann ich mich nicht erinnern, daß der Oberrat je Streit oder Zank gehabt oder seinen Mitarbeitern harte Zurechtweisungen erteilt hätte. Aber ich kann mich auch nicht erinnern, jemals von ihm ein Wort des Lobes oder der Anerkennung gehört zu haben. Meist war er mürrisch und nörgelte und lebte auch davon, daß zu jener Zeit das Wort des Vorgesetzten ohne Wiederrede hingenommen wurde.

Nach Dienstschluß mußte der Amtsgehilfe das klapprige Fahrrad wieder auf die Straße tragen; dort stieg der Oberrat nach Großvätersitte über den Dorn an der Hinterradachse auf und fuhr seiner Wohnung zu. Dieses Aufsteigen bereitete den Kindern auf der Straße großes Vergnügen. Sobald der Oberrat abgeradelt war, schritt der Amtsgehilfe zum Telefon und avisierte den Chef der Haushälterin.

Der Oberrat kümmerte sich nicht nur um seine Lokomotiven, sondern auch um das Personal. Als Amtsvorstand war er zugleich Vorsitzender des Lokomotivführer-Prüfungsausschuß. Wenn er unterwegs war, fuhr er nicht standesgemäß in der ersten Klasse, sondern auf dem Führerstand. Das Personal war über solchen Besuch selten erfreut. Man kannte ihn, er kritisierte und nörgelte ständig. Es ist öfter vorgekommen, daß er selbst die Führung der Lokomotive übernahm und den Lokomotivführer als Fahrgast in den Gepäckwagen schickte.

Zu jener Zeit war ich in ein Bahnbetriebswerk in Mittelsachsen abgeordnet, um dort die Lokomotivbehandlung und den Lokfahrdienst kennenzulernen. Der dortige Vorsteher war ein ruhiger, sachlicher, aber auch kränklicher Mann. Als er just zu meiner Zeit in den Ruhestand trat, wurde zu seinem Nachfolger ein junger Technischer Inspektor ernannt, der von einer süddeutschen Direktion kam und wegen seiner Frau, die aus Sachsen stammte, die Versetzung erbeten hatte. Der neue Vorsteher war ein schneidiger Mann, immer mit tadelloser Uniform angetan, ein kleines Bärtchen auf der Oberlippe und im Dienst streng und ohne

Kompromisse. Unseren Oberrat kannte er noch nicht persönlich, hatte aber bereits mehrfach mit ihm telefoniert.

Eines Tages rief der Oberrat wieder einmal an und ließ verlauten, daß er am nächsten Tag zur Visite komme. Im breiten sächsischen Dialekt ließ er wissen: "Ich komme mit dem erschten Zuche, und bring'n Se mir den Glubescheidt mit, der soll mir de Aktentasche trachen."

Am nächsten Morgen, früh gegen 5 Uhr, erwarteten wir auf dem Hausbahnsteig das Einlaufen des Schnellzuges, der neue Vorsteher des Bahnbetriebswerkes in Uniform, ich in Zivil. Der Bw-Chef nahm in Bahnsteigmitte Aufstellung; hier mußte der Wagen mit der ersten Klasse halten. Da ich den Oberrat besser kannte, versuchte ich dem Inspektor anzudeuten, daß der Besuch vermutlich auf der Maschine eintreffen würde. Der schneidige Mann sah mich Zivilisten mißbilligend von oben bis unten an und sagte mit einer Stimme, die keine Entgegnung zuließ: "Ein Oberrat fährt erster Klasse!"

Seinerzeit gab es noch drei Klassen. Die erste Klasse war auf die Schnellzüge begrenzt, ein Abteil mit vier Sitzplätzen, mit blauem Velour bezogen. Vom Rat an fuhr man erster Klasse, und unser Oberrat hatte eine Dauerkarte für alle europäischen Bahnen. Die Überzeugung des neuen Chefs war daher nicht unbegründet - nur, er kannte halt den Oberrat nicht.

Der Schnellzug fuhr pünktlich um 5.14 Uhr ein, bespannt mit einer XX H V, einer "Sachsenstolz", bei der Reichsbahn als Baureihe 19 geführt. Diese Lokomotiven beförderten, wie die Maschinen der Baureihe 18^0, der ehemaligen sächs. XVIII H, vorwiegend Schnellzüge auf den Steilrampen zwischen Dresden und Plauen. Besonders die Steigung von Tharandt bis Klingenberg-Colmnitz war für sie eine Herausforderung, die sie stets ohne Schwierigkeiten meisterten. Und von dieser Lokomotive stieg ein kleines Männchen in abgewetzter Kleidung - unser Oberrat. Da er ein redseliger Mensch war, begrüßte er den neuen Vorsteher wie einen alten Bekannten. Bis heute habe ich nicht vergessen, wie sich das Gesicht des Inspektors beim Anblick des Gastes veränderte; ich möchte sagen: es wurde bleich, wie erstarrt. Doch es sollte nicht der letzte Schock an diesem Tag sein.

Die Tasche des Herrn Oberrat durfte ich tragen. Dieses Monstrum war ein arg verschlissenes Behältnis, ohne Griff, mit einem Bindfaden zugebunden. Der Inhalt war uns Eingeweihten bekannt: Etwas Papier zum Schreiben, eine kleine Tüte mit Zucker, zwei Brötchen vom Vortag. Ich schritt hinter den beiden Männern her. Der Weg führte über die Gleisanlage zum Betriebswerk. Der Oberrat redete und redete, und der Inspektor schwieg.

Als wir im Dienstzimmer ankamen, warteten bereits der Lokdienstleiter und die leitenden Beamten, die der Oberrat alle beim Namen kannte und begrüßte. Dann wandte er sich an den Lokdienstleiter: "Herr Kunath, rufen Se doch bei der Bahnhofswirtschaft an, die soll'n mir 'n Töppel Hausgaffe bringen. 'S darf aber nich mehr als zehn Pfennche kosten!" Bald darauf erschien eine Bedienung mit dem Topf Hauskaffee für zehn Pfennig; der Oberrat langte die Brötchen vom Vortag aus seiner Tasche, biß die Spitze ab, bohrte mit dem Finger den Teig aus den altbackenen Dingern und schüttete schließlich Zucker in die Höhlung. Dann tunkte er die derart präparierten Semmeln in den Kaffee und verzehrte sie mit Schmatzen und Schlürfen, umringt von uns allen, die wir dieser Zeremonie zusahen wie einem Schauspiel. Außerdem mußten wir tüchtig aufpassen, denn unter des Essgeräuschen redete der Oberrat und war schon mitten in der Dienstbesprechung.

Einige Jahre nach dem Krieg habe ich ihn noch einmal getroffen. Er war nicht mehr im Dienst. Auf einem großen Bahnhof saß er auf dem Bahnsteig und beobachtete die Züge, vor allem die Lokomotiven. Als er mich wiedererkannte, begann er sofort ein Gespräch und wies darauf hin, wie abgefahren die Radreifen vieler Lokomotiven seien. Ein Leben ohne die Eisenbahn kannte er auch im Ruhestand nicht – unser Herr Oberrat.

Dr. D. Klubescheidt, Zeesen

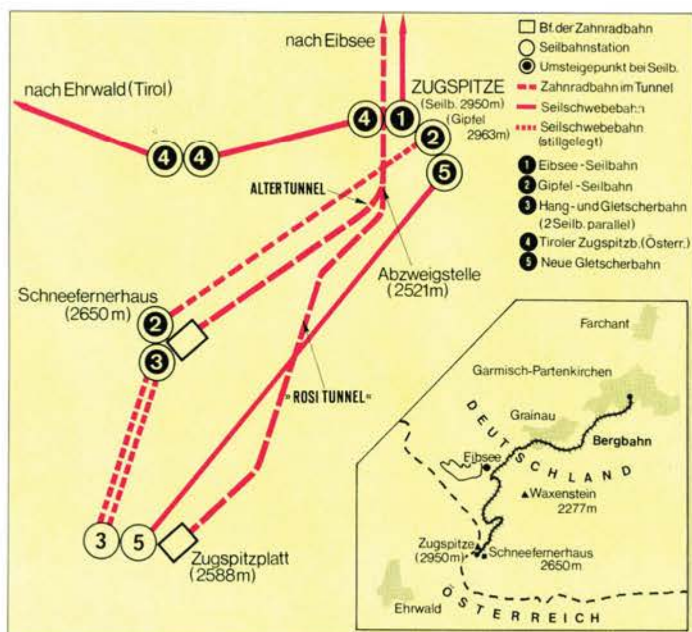




Foto: Blumenthal

Per Zahnradbahn zur Zu

Deutschlands höchster Berg, die 2 963 m hohe Zugspitze in den Bayerischen Alpen an der Grenze zum österreichischen Tirol, ist durch eine Vielzahl von Bergbahnen touristisch erschlossen. Am bekanntesten dürfte die meterspurige Zugspitzbahn sein.



Sie führt über 18,7 km von Garmisch–Partenkirchen (705 m über NN) zum Schneefernerhaus (2 650 m über NN) unterhalb des Zugspitzgipfels. Ein etwa 1km langer Abzweig erreicht das Zugspitzplatt (2588 m über NN). Das mit 1650 V Gleichspannung betriebene Streckennetz besteht aus dem 7,5 km langen Reibungsabschnitt (Talstrecke) und dem 11,2 km langen, mit Riggenbachscher Zahnstange ausgerüsteten Teil (Bergstrecke). Die letzten 4 466 m der Strecke und der Abzweig durchschneiden als Tunnel das Zugspitzmassiv.

Die Entstehung

Seit 1899 gab es mehrere Versuche zum Bau einer Bahn zur Zugspitze. Die Pläne scheiterten zunächst aus finanziellen Gründen, später durch den ersten Weltkrieg und die Inflation. Erst Ende der 20er Jahre nahm das Vorhaben Gestalt an. Am 18. Juni 1928 wurde die Bayerische Zugspitzbahn AG gegründet; die Konzession war schon vorher erteilt worden. Der Betrieb konnte am 19. Dezember 1929 zwischen Garmisch und Eibsee und am 8. Juli 1930 auf dem restlichen Streckenabschnitt bis zum Schneefernerhaus aufgenommen werden.

Die Fahrzeuge

Anfangs zählten vier Tal-Elloks (nur Reibungsantrieb), acht Berg-Elloks (nur Zahnradantrieb), achtzehn Personenwagen und vier Güterwagen zum Fahrzeugbestand. In Grainau mußten die Lokomotiven stets gewechselt werden. Auf der Talstrecke befand sich die Lok an der Spitze des Zuges, auf der Bergstrecke stets am talseitigen Ende.
In den 50er Jahren wurden die Zahnradtriebwagen 1 bis 4 beschafft, mit denen die Fahrzeit auf der Bergstrecke verkürzt werden konnte. Fortan mußten die Fahrgäste jedoch in Grainau umsteigen. Da die Fahrzeuge keine Wendezugsteuerung besaßen, war ein zweiter Wagenführer erforderlich. In den 60er Jahren baute man einige Personenwagen zu Vorstellwagen für die Triebwagen um. Der zweite Mann bekam nun einen eigenen Platz am bergseitigen Ende. Für die



gspitze



Am 27. August 1991 steht die Tal-Ellok 3 (AEG/4270/1929) mit den Personenwagen 15, 12 und 5 in Grainau zur Abfahrt nach Garmisch–Partenkirchen bereit. Deutlich sind seitlich die Halterungen für die Ski erkennbar.

MEB *Tip*

Auskünfte

Bayerische Zugspitzbahn AG,
Postfach,
W-8100 Garmisch–Partenkirchen,
Telefon: 08821/797955

Fahrverbindungen

Bis Garmisch–Partenkirchen mit DB (KBS 900, 905 und 960; Zugspitzbahn 11030, 11031)

Fahrpreise

51,- DM (für Kinder ermäßigt, Familienkarten ab 124,- DM).

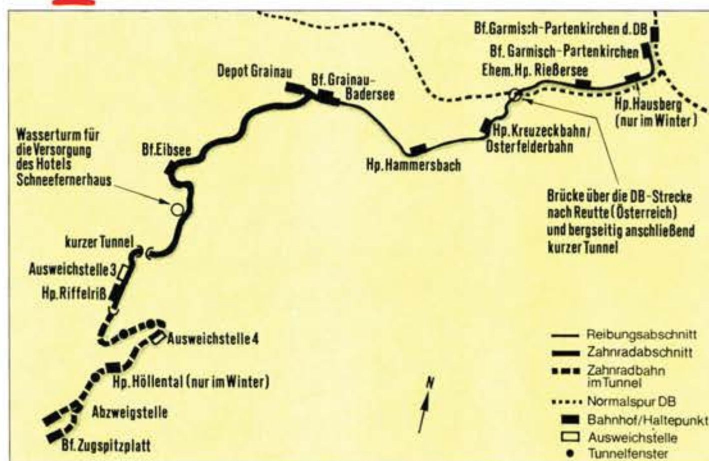
Der Fahrausweis gilt für eine Zugspitzrundreise, d.h. außerdem für die Seilschwebebahnen und im Winter auch für sämtliche Skilifte.

An der Ausweichstelle 3 begegnen sich am 27. August 1991 die Triebwagen 2 (links) und 1 (rechts). Auf der anschließenden Steigungsstrecke ist ein weiterer Zug erkennbar. Verkehren mehrere Einheiten in derselben Fahrplantrasse, dann trägt die letzte eine A-Scheibe (rechter Tw). An der weißen Stange zwischen den Triebwagen befindet sich ein Schalter zum Stellen der Weiche.



Auf den ersten Kilometern liegt das Gleis der Zugspitzbahn neben dem der DB-Strecke Garmisch–Partenkirchen–Reutte. Hier die Doppeltriebwagen 10 und 11 (hinten) am 20. August 1991 nahe dem ehemaligen Hp. Rießersee.

Fotos: Verfasser



Verständigung mit dem Triebwagenführer ist eine Signalleitung vorhanden.

Die beiden 1977 beschafften Zahnradtriebwagen verfügen über eine Wendezugsteuerung. Daher wurden 1980/81 zwei Vorstellwagen zu Steuerwagen umgebaut. Bei starkem Verkehrsaufkommen kann nunmehr auf der Berg-strecke anstelle des Stundentaktes ein Halbstundentakt eingerichtet werden.

Die beiden 1987 in Dienst gestellten Doppeltriebwagen sind sowohl für Reibungs-, als auch für Zahnradbetrieb geeignet. Durch ihre Beschaffung sollte das Umsteigen in Grainau vermieden, die Geschwindigkeit auf der Talstrecke von 40 km/h auf 70 km/h angehoben und somit auch auf der Talstrecke der Halbstundentakt eingeführt werden. Doch dazu ist es noch nicht gekommen. Vor einer Anhebung der Geschwindigkeit müßten die Energieversorgung ausgebaut und die vielen niveaugleichen Übergänge gesichert werden. Außerdem reicht die Anzahl der neuen Wagen für den Betrieb auf der Gesamtstrecke nicht aus. Vorerst beschränken sich die Vorteile des Einsatzes der neuen Wagen auf die Verdrängung der Altbaugarnituren aus dem Regelbetrieb und die flexible Reaktion auf den Kapazitätsbedarf (Fahrt einzeln oder in Doppeltraktion). Die beiden Doppeltriebwagen pendeln vorrangig auf der Reibungsstrecke, weil sie die einzigen modernen talstreckenfähigen Fahrzeuge sind. Daher verbleiben für die Bergstrecke nur die Zahnradtriebwagen.

Alle vier Tal-Elloks sind noch vorhanden. Während die Nr.2 in Garmisch-Partenkirchen als Denkmal aufgestellt ist, verrichten die anderen drei Maschinen Rangierdienst in Grainau bzw. dienen Reservezwecken für den Talstreckendienst. Von den ursprünglich acht Berg-Elloks existieren noch drei, die für den Güterzugdienst verwendet werden.

Die Verkehrsströme

Das Verkehrsbedürfnis im Zugspitzraum ist saisonabhängig. Zieht es im Sommer vor allem bei klarer Sicht viele Touristen zum Gipfel, so wollen im Winter und Frühjahr die Skifahrer auf die schneereichen Pisten des Zugspitzplatts. Der Endbahnhof Schneefernerhaus, dessen Beförderungskapazität oft nicht ausreichte, liegt dazwischen und war Umsteigepunkt zu den Schwebeseilbahnen. Seit dem 21. Dezember 1992 endet die Zahnradbahn ausschließlich auf dem Zugspitzplatt. Hier kann dann der Reisende je nach Wunsch entweder unmittelbar auf die Skipiste gehen oder mit der Seilschwebebahn „Neue Gletscherbahn" weiter zum Gipfel fahren. Die drei vom Schneefernerhaus abgehenden Seilschwebebahnen sind nun entbehrlich. Das Schneefernerhaus steht zum Verkauf. Über die Zukunft der Bahntrasse ist noch nicht entschieden.

Bereits 1985 wurde mit dem Bau des Rosi-Tunnels, benannt nach der Sportlerin Rosi Mittermaier-Neureuther, begonnen. Er zweigt im Tunnel von der alten Zahnradstrecke ab und führt mit 975 m Länge zum neuen Endbahnhof Zugspitzplatt in 2 588 m Höhe. Die Röhre für den Bahnhof wurde an der Tagesoberfläche errichtet und dann überdeckt. So ist ein witterungsunabhängiger Bahnbetrieb möglich. Ab 19. Juni 1986 war der Bahnhof für Bauzüge befahrbar, am 15. Januar 1988 fand die offizielle Einweihung statt.

Holger Neumann

Schmalspurdampf

Das handliche Nachschlagewerk über alle noch betriebenen Schmalspurbahnen und vorhandenen Denkmäler in den neuen Bundesländern ist zum dritten Mal, wiederum aktualisiert und ergänzt, erschienen. Fototips, Fahrpläne, auch die der Güterzüge, Karten und eine ausführliche Lokstatistik der eingesetzten Fahrzeuge sowie aktuelle Hinweise zur Perspektive der einzelnen Bahnen gehören dazu. wdm

Matthias Hengst: Schmalspurdampf im Harz und an der Ostsee 1992/93, 72 Seiten, 49 Fotos, 9 Karten, Format 14,8 x 21 cm, 14,80 DM. Verlag Schweers + wall, Postfach 1586, W - 5100 Aachen.

Eisenbahnen in Thüringen

Dieses Kompendium über alle Eisenbahnstrecken in Thüringen enthält in chronologischer Reihenfolge die einzelnen Strecken bzw. Streckenabschnitte, deren Längen, Konzessionsdaten, Eröffnungsdaten, Stillegungsdaten und Übersichtskarten. Orts- und Abkürzungsverzeichnisse tragen zu einer leichten Handhabung des Heftes bei. Das Tabellenwerk enthält einige Lücken, die noch nicht geschlossen werden konnten. Sie betreffen vor allem Stillegungsdaten. Die Angaben zu den einzelnen Strecken spiegeln allerdings den Stand von 1982 wider – insofern kein Nachteil, als bis auf Wiedereröffnungen nach der deutschen Vereinigung bis dato keine weiteren Streckenstillegungen zustande kamen.
wdm

Günter Fromm: Eisenbahnen in Thüringen – Daten und Fakten. Hainich Heimathefte – Nr. 26. 46 Seiten, 17,50 DM. Thüringer Heimatliteraturversand, Lange Brüdergasse 12, O - 5820 Langensalza.

Die rechte Rheinstrecke

Die „Rheinschiene“ bildet im nationalen wie im internationalen Nord-Süd-Eisenbahnverkehr ein wichtiges Bindeglied. Beiderseits des Flußlaufs entstanden zwischen Köln und Wiesbaden bzw. Main zwei getrennte voneinander unabhängige Bahnverbindungen. Der Mittelrhein bildet nicht nur den schönsten Abschnitt des Flußlaufs, sondern bietet für den Eisenbahninteressierten eine geradezu erdrückende Themenvielfalt, besonders hinsichtlich der Eisenbahngeschehnisse früherer Tage. Deshalb beschränkt sich das Thema „Rechtsrheinische Eisenbahnen“ auf diese Landschaft.
Fahrzeuge, eisenbahntypische Bauwerke und Anlagen finden in speziellen Abschnitten ihre Würdigung. Der Autor beschreibt vier wichtige Eisenbahnbrücken über den Rhein, führt den Leser in die Bahnbetriebswerke am rechten Rheinufer und stellt drei bekannte Zahnradbahnen am Rhein vor. Ein spezielles Kapitel ist dem Eisenbahn-Trajekt Bonn–Oberkassel gewidmet. G. N.

Udo Kandler: Die rechte Rheinstrecke, 100 Seiten, 175 Abbildungen, broschiert, Format DIN A 4, 19,80 DM. ISBN 0720-051 X. Hermann Merker Verlag GmbH, Rudolf-Diesel-Ring5,W-8080 Fürstenfeldbruck.

F 10 - Der Rheingold

1962 führte die Deutsche Bundesbahn einen neuen Zug ein, mit einem Namen, der schon Legende war: Der „Rheingold“, einst Luxuszug der 30er Jahre, feierte seine Widergeburt. Mit modernstem Wagenmaterial, hervorragendem Service, neuartigem Aussichtswagen und neuem Farbdesign war er in den 60er Jahren das neue Top-Angebot der DB – und ist bis heute ein Synonym für hochwertigen TEE-Verkehr geblieben. Der historische Farbtonfilm aus dem Jahre 1962, der die neue GeraNova-Reihe BAHN-EXTRA VIDEO begründet, führt im „Rheingold“ über die wohl berühmteste Strecke Europas von Amsterdam bis Basel – u.a. mit herrlichen Streckenaufnahmen im Rheintal! Die Broschüre, die dem Film beiliegt, enthält viele ergänzende Informationen und Daten zur Geschichte des „Rheingold“.
Der historische Farbtonfilm wurde seinerzeit auf 16 mm gedreht – ein zeitgenössischer Leckerbissen in Farbe!

BAHN-EXTRA Videothek: F 10 – Der „Rheingold“. Historischer Farbtonfilm von 1962 auf VHS-Kassette. Laufzeit 25 min. Mit Begleitbroschüre. 49,80 DM. Gera-Nova Verlag, Postfach 430464, W-8000 München 43.

Where + How

Sprachen lernt man besonders intensiv in den jeweiligen Mutterländern. Doch wo, wann, wie lange, wie teuer, welche Spezialisierung? Der I.W.H.-Verlag in Bonn gibt dazu Sprachführer her-

aus, die eine umfassende Darstellung von Sprachschulen in englisch-, französisch- und spanischsprachigen Ländern enthalten. Die Angaben beziehen sich auf Anschriften, Art und Dauer der Kurse, Qualifikationen der Lehrer, erzielbare Abschlüsse usw. usf.
Wer es ernst meint mit dem Sprachenlernen und es effektiv betreiben oder in den Ferien unterstützen will, hat mit dem Weltsprachführern einen guten Ratgeber.

Weltsprachführer: Where + How. Learning English: ISBN 3-925 144-04-8; 32,- DM. Learning French: ISBN 3-925-02-1; 24,- DM. Learning Spanish: ISBN 3-925 144-03-X; 24,- DM. I.W.H.-Verlag GmbH, Am Hofgarten 18, W-5300 Bonn 1.

Eisenbahn zwischen Elbe und Harz

Der Dampflokenthusiast, der ausgangs der 70er/anfangs der 80er Jahre die Magdeburger Börde bereiste, wird bei Durchsicht dieser verkehrsgeographischen Studie auf wohlbekannte, wenngleich auch anders beleuchtete Sachverhalte stoßen.
Zu nennen ist z. B. der Gag 56704 vom Steinwerk Dönstedt bei Haldensleben nach Wittenberge. Während den Dampflokfreund vorrangig der hart-hämmernde Zweizylindertakt der führenden 41.10 aus Oebisfelde in den Bann zog, sieht der Verkehrswissenschaftler diesen Ganzzug als Ausdruck von Verkehrsbeziehungen zwischen dem nördlichsten Hartsteinvorkommen der ehemaligen DDR und diversen Betrieben des Verkehrswegebaues, die die aufbereiteten Porphyre und Porphyrite als Schotter im Eisenbahn- und Straßenbau verwende(te)n.
Diese charakteristischen Überschneidungen zwischen der hobbymäßigen Beschäftigung des Eisenbahnfreundes mit der Materie und einem wissenschaftlichen Erkenntnisinteresse machen die Dissertation auch für einen Leserkreis außerhalb der Universitäten attraktiv. Die Arbeit stellt sich als eine wahre Fundgrube für bislang unveröffentlichte Details und interessante Zusammenhänge über das Eisenbahnwesen der westlichen DDR dar.
Eine lückenlose Chronik dokumentiert alle Veränderungen des Eisenbahnstreckennetzes auf dem Gebiet des (späteren) Bezirkes Magdeburg und in den angrenzenden Arealen zwischen Juni 1839 und Mai 1989. Für jede einzelne Strecke werden außerdem alle Einflußgrößen aufgezeigt, die die Entscheidung zur Anlage der Verbindung begründet und die Linienführung im einzelnen beeinflußt haben. Exkurse zum Verhältnis von privater zu staatlicher Eisenbahnpolitik oder zum Wesen und den Bestimmungen des Kleinbahngesetzes von 1892 vertiefen die geschilderten Sachverhalte. Diagramme, Netzkarten und Ausschnitte aus zeitgenössischen topographischen Karten leisten die notwendige Veranschaulichung. – Der ähnlich einem Nachschlagewerk aufgebaute Teil zur Entstehung und Entwicklung des Streckennetzes macht fast die Hälfte der über 300 Seiten starken Arbeit aus.

F. B.

Uwe Knoblauch: Das Verkehrsmittel Eisenbahn in der westlichen DDR zwischen Elbe und Harz. Eine Verkehrsgeographische Studie. Braunschweiger Geographische Studien: Sonderhefte; Heft 5. 322 Seiten, Format A 4, Diverse Karten und graphische Darstellungen. 28,- DM zuzüglich 4,60 DM für Porto und Verpackung. Dr. Uwe Knoblauch, Lüderitzstraße 26a, W-3300 Braunschweig.

Preußen-Report, Band 1.1

Mit dem ersten Teil der „Preußischen Eisenbahngeschichte“, der den Zeitraum von 1838 bis 1870/71 beschreibt, liegt der nunmehr fünfte Band der insgesamt neun Bände umfassenden Dokumentation der preußischen Eisenbahngeschichte und ihrer Lokomotiven vor. Deutschlands Eisenbahngeschichte ist untrennbar mit der Preußens verknüpft. Während der Blütezeit vor dem Ersten Weltkrieg war die K.P.E.V. mit etwa 40 000 km vollspuriger Bahnstrecken die größte Staatsbahn der Welt. Wer sich für deutsche Bahngeschichte interessiert, der kommt an der Preußens nicht vorbei.Die beiden Autoren führen den Leser in das Preußen zu Beginn des Eisenbahnzeitalters und beschreiben ausführlich die Entwicklung der einzelnen wichtigen Strecken, einschließlich der weniger bekannten östlichen Strecken von Berlin.Großformatige Abbildungen und Zeichnungen der einzelnen Streckenverläufe bilden eine wahre Fundgrube an Informationen aus der Frühzeit der Eisenbahnen in Deutschland. G. N.

Wolfgang Klee, Dr. Günter Scheingraber: Preußen-Report, Band 1.1.: Preußische Eisenbahngeschichte Teil 1: 1838 –1870/1. 82 Seiten, 231 Abbildungen, broschiert, Format DIN A 4, 23,80 DM. ISBN 3-922404-35-9. Hermann Merker Verlag GmbH, Rudolf-Diesel-Ring 5, W-8080 Fürstenfeldbruck.

Der Lufthansa Airport-Express

Seit nunmehr 10 Jahren verbinden die gelb lackierten Superzüge den Flughafen Frankfurt (Main) und Düsseldorf; seit einiger Zeit wird auch Stuttgart angefahren.
Anzunehmen, daß dieses Thema kein Sonderheft rechtfertigt, ist irrig.
Bemerkenswert ist das Zustandekommen dieses Zugverkehrs, sind die Fahrzeuge selbst, voran der Triebzug der Baureihe 403, ein ehemaliger „Hochgeschwindigkeitsversuchsträger“ Die einzelnen Beiträge lesen sich gut, die Bildauswahl ist gelungen.

Der Lufthansa-Airport-Express. 80 Seiten, über 120 Farbbilder, 12,80 DM, GeraNova Verlag, Postfach 430464, W-8000 München 43.



MODELLBAUTREFF

Inh. Otto Schulte OHG · Elias-Eller-Str. 118 · 5600 Wuppertal 21 · Tel. 02 02/46 40 95 · Fax 02 02/46 40 59

Märklin Spur H0

MA-3374 Diesellok BR 216, DB	146,50 DM
MS-3391 Schnellzug-Dampflok BR 03, 10, DR	289,00 DM
MA-3428 Triebwagen BR 515, DB	204,50 DM
MA-3391 Elektrolok BR E 70, DB	396,00 DM
3348 BR E-120, beige/rot	192,00 DM
3353 BR E-120, rot	192,00 DM
3358 BR E-103, rot	199,00 DM
3360 BR E-111, rot	175,00 DM
3361 BR E-151, beige/türkis	189,00 DM
4626 Großgüterwagen	26,98 DM
2868 Lufthansa-Airport	383,50 DM
3368 E-118, blau, DB	299,99 DM
3391 BR 03.10 Stromlinie	289,00 DM
4506 Flugzeug-Transport	82,50 DM
3370 ICE	509,00 DM
2668 Lufthansa-Airport	500,85 DM
3770 ICE Digital	603,20 DM
4390 Märklin S-Bahn-Zug	239,00 DM
3084 Lok mit Tender BR 50	219,00 DM
3141 Diesellok BR 260	122,00 DM
3309 Tenderlok BR 85	279,00 DM
3334 E-Lok BB 26000 SNCF SYBIC	279,00 DM
3339 E-Lok AE. 6/6, SBB, Zürich	299,00 DM
3340 E-Lok BR 110 DB, rot/weiß	198,00 DM
3342 E-Lok BR 111 DB	177,00 DM
3374 Diesellok BR 216	146,50 DM
3396 Dampflok BR 86 DB, o. Telex	194,00 DM
3709 Tenderlok BR 85, DB	429,80 DM
3739 E-Lok Ae 6/6, SBB, Zürich	490,00 DM
3790 Schnellzuglok BR 01.10 mit c90	378,80 DM
4226 IC-Großraumwagen	39,95 DM
4227 IC-Großraumwagen	39,95 DM
4232 Liegewagen Rollende Landstraße	38,90 DM
4266 Eurofirma-Wagen SBB	36,90 DM
4268 Eurofirma-Liegewagen 2. Klasse, SBB, K	36,95 DM
4273 Eurofirma-Wagen 2. Klasse, ÖBB, KK	38,75 DM
4282 Schnellzugwagen DB	34,79 DM
4285 IC-Abteilwagen 1. Klasse, DB, KK	38,57 DM
4370 ICE-Großraumwagen 1. Klasse	74,99 DM
4371 ICE-Großraumwagen 2. Klasse	74,99 DM
4416 Bierwagen Veltins	11,99 DM
4624 Großgüterwagen	24,99 DM
4626 Großgüterwagen	26,98 DM
4631 Seitenentladewagen	26,98 DM
4635 Muldenkippwagen	26,98 DM
4694 Rungenwagen DB	22,77 DM
4701 Ged. Güterwagen GO, DR, KK	20,50 DM
4734 Ged. Schiebewandwagen DB, KK	23,50 DM

Herpa/Liliput z. B.

320511 E-Lok E10.1242, DB, Epoche III	**119,99 DM**
320616 E-Lok BL E10, DB, Ep. III, blau	**179,00 DM**
320627 wie 320616, Wechselstrom	**198,00 DM**
331319 D-Zugwagen, DB, 2. Kl., blau	**34,50 DM**

Viele Liliput-Auslaufmodelle am Lager!

HOTLINE: 02 02/46 40 95
Wir bestätigen Ihnen unsere Tiefstpreise für Ihr Wunschmodell sofort!

Wir wünschen unserer Kundschaft ein gutes neues Jahr!

4.+5.1.'93 wegen Inventur geschlossen!

LIMA H0: Auslaufmodelle: solange Vorrat

LM-206120 V-Lok V 280 DB Epoche IV	129,95 DM
LM-208115L V-Lok V 188, DB, grün	99,00 DM
LM-208139 V-Lok V 270 DB	79,80 DM
LM-208140 V-Lok V 20 DB	69,00 DM
LM-208234L V-Lok V 36, schwarz	89,00 DM
LM-208235 V-Lok 236 219.2 DB, rot, Kanzel	89,00 DM
LM-208236 V-Lok V 36.115 DB, schwarz, Kanzel	89,00 DM
LM-303530K Großraumkühlwagen, Auslauf	12,50 DM
LM-303531K Großraumkühlwagen, Auslauf	12,50 DM
LM-303532K Großraumkühlwagen, Auslauf	12,50 DM
LM-303533K Großraumkühlwagen	12,50 DM
LM-309172K Schnellzugwagen 1, Auslauf	25,95 DM
LM-309174K Schnellzugwagen 1, Auslauf	25,95 DM
LM-309178K Schnellzugwagen DR, 2. Klasse, grün	25,95 DM
LM-309179K Schnellzugwagen 2	25,95 DM
LM-309181K Rheingold-Großraumwagen, 1962	34,95 DM
LM-309249K City-Bahn Abteilwagen	34,95 DM
LM-309250K City-Bahn Steuerwagen	39,95 DM
LM-309546K Show-Train/Buckelwagen	29,95 DM
LM-309556K Aussichtswagen Apfelpfeil	39,50 DM
LM-309582K Abteilwagen 1. Klasse, Auslauf	29,80 DM
LM-309565K Eurocity Epoche V	29,80 DM
LM-309572K Regio-Abteilwagen	34,80 DM
LM-309573K Regio-Abteilwagen	34,80 DM
LM-309574K Abteilwagen Airport	34,80 DM
LM-309575K Abteilwagen Airport, Auslauf	34,80 DM
LM-309577K Nahverkehrswagen, DB	34,80 DM
LM-309580K Eurocity Abteilwagen	23,95 DM
LM-309581K Großraumwagen	23,95 DM
LM-309582K Eurocity Abteilwagen	23,95 DM
LM-309583K Großraumwagen	23,95 DM
LM-208120L E-Lok BR 103 DB	99,00 DM
8115L DB Diesel V188, grün, Epoche III	99,00 DM
8140 DB Diesel BR 270 038-3, rot, Epoche IV	69,00 DM
8139 DB Diesel BR 270 023-5, schwarz, Ep. IV	79,80 DM
8236L DB Diesel V36, schwarz, mit Kanzel, Ep. III	89,00 DM
8351L DB E-Lok BR 103 109-5, m. „Silberstreifen"	219,80 DM

Neuheiten und Sonderserien

8331L ÖBB E-Lok BR 1042 550-2, in Verkehrsrot	187,60 DM
9785K DB „Rheinpfeil" BR 103+3, TEE,Wagen	299,95 DM
LM-149833LK Berliner S-Bahn, creme/rot, DRG	249,80 DM
LM-149834LK Berliner S-Bahn, creme/rot, DR Ost	249,80 DM
LM-149835LK Bl. S-B., creme/rot, BVG Berl. West	249,80 DM

Wechselstrom auf Anfrage!

KATO N

– TGV – Die Superleistung von Kato

K10-091 TGV, 6teilig, Grundgarnitur	289,50 DM
K10-092 TGV, 4teilig, Ergänzungsgarnitur	109,95 DM

Hobbytrain Kato – letzte Gelegenheit!
Schweizer Präzisionsmodelle in Spur N

Kato K 1106 Re E-Lok Re 6/6 FDB, rot, Kloten	**299,80 DM**
Kato K 1107 Re E-Lok Re 6/6 FDF, Balerna	**299,80 DM**
Kato K 31032 F Güterzugbegleitwagen SBB, Sputnik. 2. Be + R Nr.	**59,80 DM**
Kato K 31033 Güterzugbegleitwagen SBB, 3. Be + R Nr.	**59,80 DM**
Kato K 31073 Güterwagen SBB, K3, 6NS-O.B, – Haus – D/F	**39,80 DM**
Kato K 31074 Güterwagen SBB, K3, 6NS-O.B, G/I	**39,80 DM**
Kato K 31075 Güterwagen SBB, K3, CNS, mit B-Haus DF	**39,80 DM**
Kato K 31076 Güterwagen SBB, K, CNS, mit B-Haus DI	**39,80 DM**
Kato K 1400 SBB-TEE Triebwagenzug Gottardo	**599,00 DM**

Angebote für den N-Bahner
Hobbytrain N · Restbestände, solange Vorrat

155771	Akkutriebwagen, ETA, KPEV	129,80 DM
15772	Akkutriebwagen, ETA, DR, grün	129,80 DM
15773	Akkutriebwagen, ETA, DR, creme-rot	129,80 DM
15774	Akkutriebwagen, ETA, DB, rot	129,80 DM
10571/72/73	Dampflok BR 57, DB/DR/KPEV ... jede Version nur	139,80 DM

LIMA N · Top-Sonderangebote

320740	Kohlenwagen, DB, RAG, Doppelpack	34,50 DM
320741	Erzwagen, DB, Erz IIID, Doppelpack	34,50 DM
320747	Selbstentladewagen, DB, Doppelpack	34,50 DM
320748	Schlacke-Transportwagen, DB, Doppelpack	34,50 DM
320749	Kalktransportwagen, DB, Doppelpack	34,50 DM
166113	Rheingold 1962, rot-creme, 5teilig	129,80 DM

LIMA N · Neuheiten

163904 TGV SNCF Neuchâtel, 4teilig	283,50 DM
163916 NPZ-Zug, 4teilig, SBB (Bauma)	399,80 DM
163917 NPZ-Zug, 4teilig, SBB (Wassen)	399,80 DM
163918 NPZ-Zug, 4teilig, SBB (Neuveville)	399,80 DM
163926 NPZ-Zug, 4teilig, SBB (Muralto)	399,80 DM
320830 NPZ-Zwischenwagen	36,50 DM
163923 TGV SNCF Sud-Est, 4teilig	283,50 DM
163924 Intercity BR 403, 4teilig, DB/LH	299,95 DM
163925 Intercity BR 403, 4teilig, DB	299,95 DM
163940 NPZ Montafonerbahn	339,00 DM
163919 VT 08.5, 3teilig, DB, Epoche III (Flüg)	239,00 DM
163920 VT 08.5, 3teilig, DB, Epoche III	239,00 DM
163921 VT 08.5, 3teilig, DB, Epoche IV	239,00 DM

Der fliegende Hamburger

KT 16042 VT 04 DRG ✰ 219,95 DM, 2. Version
KT 16043 VT 04 DB, rot ✰ 199,95 DM · KT 16044 VT 04 Rhein/Main ✰ 199,95 DM

BERLINER TT – Die ideale Spur!

A = Auslauf · N = Neuheit

Sondermodelle

PI-5/6017/0200	V-Lok Koef I DR, schwarz	99.95 DM
PI-5/6332/0010	D-Lok BR 95, Kohle	189.95 DM
PI-5/6520/010	Reisezugwagen Rek	37.50 DM
PI-5/6520/011	Reisezugwagen Rek	42.50 DM
PI-5/6521/010	Reisezugwagen Rek	37.50 DM
PI-5/6522/010	Reisezugwagen Rek	37.50 DM
PI-5/6523/010	Reisezugwagen Rek	37.50 DM

Triebfahrzeuge

02110	Dampflok BR 35, DR ... A	118.95 DM
02111	Dampflok BR 23.10, DR ... A	118.95 DM
02120	Dampflok BR 01 118, DRG ... N	220.90 DM
02121	Dampflok BR 01, DR ... N	228.80 DM
02122	Dampflok BR 01, DB ... N	228.80 DM
02123	Dampflok BR 01 122, DRG ... N	220.90 DM
02129	Dampflok BR 01 aufgebl. o. Ant.	109.95 DM
02210	Dampflok BR 81 001, DRG	69.95 DM
02211	Dampflok BR 81 001, DB	69.95 DM
02213	Dampflok BR 81 004, DRG ... N	69.95 DM
02220	Dampflok BR 92.65, DR	69.95 DM
02230	Dampflok BR 56.20-29, DR	119.95 DM
02231	Dampflok pr. G.8.2, KPEV	119.95 DM
02232	Dampflok BR 31, limitiert ... N	182.00 DM
02233	Dampflok BR 56.20-29, DRG ... N	126.95 DM
02240	Dampflok BR 86, DR	109.95 DM
02241	Dampflok BR 86, DB	109.95 DM
02242	Dampflok BR 86, DRG	109.95 DM
02244	Dampflok BR 86, CSD ... A	109.95 DM
02321	E-Lok BR 242, grün DR ... A	66.95 DM
02322	E-Lok BR 211, rot, DR ... A	66.95 DM
02330	E-Lok BR 250, rot, DR ... A	159.95 DM
02331	E-Lok BR 250, orange, DR ... A	159.95 DM
02410	E-Lok BR 254, DR	123.60 DM
02411	E-Lok BR 194, DB	123.60 DM
02412	E-Lok BR 1020, ÖBB	123.60 DM
02414	E-Lok BR E 94, DB ... N	123.60 DM
02510	Diesellok BR 221, DB, rot	107.95 DM
02511	Diesellok BR 221, DB, blau/elf.	99.95 DM
02512	Diesellok BR 221, DB, rot/elf. ... A	99.95 DM
02521	Diesellok BR 119, DR ... A	141.95 DM
02522	Diesellok BR 118, DR	107.95 DM
02544	Diesellok BR 110, DR, rot	89.95 DM
02545	Diesellok BR 110, DR, orange	86.95 DM
02546	Diesellok BR 211, blau/elf ... A	84.50 DM
02547	Diesellok BR 211, DB, rot/grau ... A	84.50 DM
02610	Diesellok T 334, CSD, grün ... N	86.95 DM
02611	Diesellok T 334, rot	86.95 DM
02630	Diesellok V 36, DR, grün	59.95 DM
02631	Diesellok BR 103, DR, orange	59.95 DM
02632	Diesellok V 36, DB, rot	59.95 DM
02634	Diesellok V 36, SNCF ... A	59.95 DM
02635	Diesellok V 36, DB, grün ... N	65.65 DM
02636	Diesellok V 36, DB, schwarz ... N	65.65 DM
02640	Diesellok BR 130, DR ... A	99.00 DM
02810	Leichttriebwagenzug, DR ... A	75.95 DM
02811	Leichttriebwagen, DR ... A	61.95 DM
02812	Beiwagen, DR ... A	21.95 DM

Doppelstockeinheiten

03733	Doppelstockeinheit, DR ... A	48.50 DM
03734	Doppelstockeinheit, blau/elfenbein ... A	53.25 DM
03743	Doppelstock-Mittelteil, DR ... A	32.95 DM
03744	Doppelstock-Mittelteil, blau/elfenbein ... A	37.95 DM

Personenwagen

13113	2achsiger Personenwagen, KPEV ... A	14.95 DM
13114	2achsiger Personenwagen, KPEV ... A	14.95 DM
13115	2achsiger Personenwag., KPEV, 2. Kl. ... A	14.95 DM
13116	2achsiger Personenwag., KPEV, 3. Kl. ... N	14.95 DM
13117	2achsiger Personenwag., KPEV, 4. Kl. ... N	19.95 DM
13123	2achsiger Pers.wag., ges. Bühne, KPEV	14.95 DM
13124	2achsiger Pers.wag., ges. Bühne, KPEV	14.95 DM
13125	2achsiger Pers.wag., ges. Bühne, DR	14.95 DM
13126	2achsiger Pers.wag. ges. Bühne, KPEV ... N	21.45 DM
13130	3achsiger Abteilwagen, DR	22.75 DM
13131	3achsiger Abt.wagen m. Brhs., DR	25.95 DM
13134	3achsiger Abteilwagen, DB	22.75 DM
13135	3achsiger Abteilwagen mit Brhs., DB	25.95 DM
13136	3achsiger Abteilwagen, KPEV, 2. Kl. ... A	22.75 DM
13137	3achsiger Abteilwagen, KPEV, 4. Kl. ... A	22.75 DM
13138	3achsiger Abt.w. mit Brhs., KPEV, 3. Kl.	25.95 DM
13207	3achsiger Bauzugwohnwagen, DR ... N	19.95 DM
13213	2achsiger Personenwagen, DRG	19.95 DM
13214	2achsiger Personenwagen, DR, 2. Kl.	17.95 DM
13215	2achsiger Pers.wag., DR, 2. Kl., rot/elf.	17.95 DM
13216	2achsiger Pers.wag., DB, grün, 2. Kl.	17.95 DM
13218	2achsiger Pers.wag., DB, rot, 2. Kl.	17.95 DM
13220	3achsiger Reko-Pers.wag., DR, Ep. IV	19.95 DM
13222	2achsiger Reko-Pers.wag., DR, 2. Kl. ... N	21.95 DM
13223	3achsiger Reko-Pers.w. mit Tragl., DR ... N	22.95 DM
13225	3achsiger Reko-Pers.wag., DR, Ep. III ... N	22.95 DM
13310	4achsiger Eilzugwagen, DRG, 3. Klasse ... N	37.95 DM
13311	4achsiger Eilzugwagen, DR, 2. Klasse ... N	37.95 DM
13312	4achsiger Eilzugwagen, DB, 2. Klasse ... N	37.95 DM
13319	4achsiger Eilzugw., Karw., DRG, 3. Kl. ... N	41.95 DM
13320	4achsiger Eilzugwagen, DRG, 2./3. Kl. ... N	37.95 DM
13321	4achsiger Eilzugwagen, DR, 1./2. Kl. ... N	37.95 DM
13322	4achsiger Eilzugwagen, DB, 1./2. Kl. ... N	37.95 DM
13413	2achsiger Gepäckwagen, DRG	23.95 DM
13414	2achsiger Gepäckwagen, DR, grün	23.95 DM
13415	2achsiger Gepäckwagen, DR, rot	23.95 DM
13416	2achsiger Gepäckwagen, DB, grün	23.95 DM
13420	2achsiger Gepäckwagen, DR, Ep. IV	15.95 DM
13421	2achsiger Gepäckwagen, DR, Ep. III	15.95 DM
13440	2achsiger Gepäckw. PwPostPr92, KPEV ... A	15.95 DM
13441	2achsiger Gepäckwagen, DR	15.95 DM
13442	2achsiger Gepäckwagen, KPEV ... N	22.75 DM
13450	3achsiger Gepäckwagen, DR	24.95 DM
13451	3achsiger Gepäckwagen, DB	24.95 DM
13452	3achsiger Gepäckwagen, KPEV	26.95 DM
13610	4achsiger Reisezugwag., DR, grün ... A	23.95 DM
13612	4achsiger Reisezugwag., DR, Nirosta ... A	23.95 DM
13614	4achsiger Reisezugwag., DB, blau/elf. ... A	24.50 DM
13615	4achsiger Reisezugwag., DR, org./elf. ... A	24.50 DM
13616	4achsiger Reisezugwag., DR, grün/elf. ... A	23.95 DM
13617	4achsiger Reisezugwag., DB, rot/elf. ... A	24.50 DM
13620	4achsiger Reko-Reisezugwg., DR, grün	23.95 DM
13621	4achsiger Reko-Reisezugwg., DR, grün/elf.	24.50 DM
13630	4achsiger Reisezugwagen, DR, grün ... A	24.95 DM
13631	4achsiger Reisezugwagen, DR, org./elf. ... A	24.95 DM
13640	4achsiger Reko-Reisezugwg., DR, 2. Kl. N	27.95 DM
13712	4achsiger Speisewagen, DSG, rot/elf. ... A	24.50 DM
13720	4achsiger Schlafwagen, DR ... A	24.95 DM
13750	4achsiger Reko-Speisewagen, DR, rot	27.95 DM
13751	4achsiger Reko-Speisewg. DR, org./elf.	31.95 DM
13752	4achsiger Reko-Speisewg., DR, br./b. ... N	31.95 DM
13760	4achsiger Speisewagen, DR, rot ... A	24.95 DM
13810	4achsiger Bahnpostwagen, DR, Ep. IV ... A	25.95 DM
13812	4achsiger Bahnpostwagen, DR, Ep. III	26.95 DM
13820	4achsiger Eilzugpackwagen, DRG ... N	44.95 DM
13821	4achsiger Eilzugpackwagen, DR ... N	44.95 DM
13822	4achsiger Eilzugpackwagen, DB ... N	44.95 DM

Güterwagen

14120	2achsiger ged. Güterwag. mit Brhs., DR	14.95 DM
14150	2achsiger ged. Güterwagen DR, braun	14.95 DM
14151	2achsiger ged. Güterwagen DB, orange	16.50 DM
14152	2achsiger ged. Güterwag. „ASG", gelb	16.50 DM
14153	2achsiger ged. Kühlwag. „Interfrigo", w	14.95 DM
14154	2achsiger ged. Expreßgutwagen, DR	14.95 DM
14160	2achsiger Tonnendachwagen, DR ... A	14.50 DM
14240	2achsiger offener Güterwagen, DR	10.95 DM
14242	2achsiger offener Güterwagen, PKP ... A	10.95 DM
14243	2achsiger offener Güterwagen, MAV ... A	10.95 DM
14247	2achsiger offener Güterwagen, DB	10.95 DM
14248	2achsiger offener Güterwagen, CSD ... A	10.95 DM
14249	2achsiger off. Güterw. mit Kohlel., DR ... N	13.50 DM
14250	2achsiger off. Güterw. mit Splitt., DR ... N	13.50 DM
14342	2achsiger Kühlwagen, Tnhs-50, DB ... A	14.50 DM
14349	2achsiger Kühlwagen „Engelhardt" ... N	22.75 DM
14350	2achsiger Kühlwagen „Kindl" ... N	22.75 DM
14351	2achsiger Kühlwagen „Schultheiß" ... N	22.75 DM
14352	2achsiger Kühlwagen „Bürgerbräu" ... N	22.75 DM
14357	2achsiger Kühlwagen „TT-Zeuke" ... N	18.50 DM
14361	2achsiger Kühlwagen „Zipfer" ... N	22.75 DM
14362	2achsiger Kühlwagen „Wieselburger" ... N	22.75 DM
14408	2achsiger Kesselwagen „BP", DB ... N	17.95 DM
14409	2achsiger Kesselwagen „DEA", DB ... N	17.95 DM
14412	2achsiger Kesselwagen, schwarz, DR	14.95 DM
14413	2achsiger Kesselwagen, silber, DR	14.95 DM
14419	2achsiger Kesselwagen „Nynäs" ... A	14.95 DM
14421	2achsiger Silowagen, DB, blau/weiß ... A	18.95 DM
14422	2achsiger Kesselwagen „EVA", DB ... N	17.95 DM
14423	2achsiger Kesselwagen „VTG", DB ... N	17.95 DM
14424	2achsiger Kesselwagen „ESSO", DB ... N	17.95 DM
14425	2achsiger Kesselwagen „Shell", DB ... N	17.95 DM
14426	2achsiger Kesselwagen „Aral", DB ... N	17.95 DM
14431	2achsiger Weinfaßwagen, SNCF	18.95 DM
14441	2achsiger Säuretopfwagen, DR	19.95 DM
14510	2achsiger Stahlrungenwagen, DR ... A	12.95 DM
14523	2achs. Plattformw. mit „Ctl"-Container	16.95 DM
14527	2achs. Plattformw. mit „ÖBB"-Cont. ... N	17.95 DM
14532	2achs. Plattformw. „Bitburger"-Cont. ... N	17.95 DM
14542	2achs. Stahlrungenw. Stammholz, DR ... N	14.50 DM
14620	2achsiger Rungenwagen, DR	14.50 DM
14622	2achsiger Bauzug-Rungenwagen, DR ... N	14.50 DM
14625	2achsiger Rungenwagen Brettlad., DR ... N	17.95 DM
14626	2achsiger Rungenwagen Balkenlad., DR N	17.95 DM
14631	2achsiger Niederbordw. Rollenholzld. ... N	13.50 DM
14710	2achsiger Klappdeckelwagen, DR	16.95 DM
14810	2achsiger Verschlagwagen, DR ... N	16.95 DM
14811	2achsiger Verschlagwagen, DB ... N	16.95 DM
14812	2achsiger Verschlagwagen, DRG ... N	16.95 DM
14820	2achsiger Verschlagw. mit Brhs., DR ... N	21.95 DM
14821	2achsiger Verschlagw. mit Brhs., DB ... N	21.95 DM
14910	2achsiger Behälterwagen, DR	14.50 DM
15110	4achsiger ged. Güterwagen, DR	26.50 DM
15111	4achsiger Bauzug-Gerätewagen, DR ... N	26.50 DM
15210	4achsiger Selbstentladew., DR, Ep. IV	27.95 DM
15211	4achsiger Selbstentladewagen, DB	27.95 DM
15220	4achsiger offener Güterwagen, DR	27.95 DM
15221	4achsiger offener Güterwagen, DB	27.95 DM
15222	4achsiger offener Güterw., SBB, grau	27.95 DM
15223	4achsiger offener Güterwagen, NS, blau N	29.50 DM
15313	4achsiger Eiskühlwagen „Radeberger"	22.75 DM
15411	4achsiger Kesselwagen „Fina" ... A	23.95 DM
15412	4achsiger Kesselwagen, CSD ... A	23.95 DM
15413	4achsiger Kesselwagen „Primagaz" ... A	23.95 DM
15414	4achsiger Kesselwagen „Gasolin" ... A	23.95 DM
15418	4achsiger Kesselwagen, DB ... A	23.95 DM
15419	4achsiger Kesselw., DRG, „Rheinmet." ... A	23.95 DM
15510	4achsiger Containertragwagen, DR	24.95 DM
15511	4achsiger Niederbordwagen, DR	22.95 DM
15512	4achs. Cont.tragw. „Hapag Lloyd", DR	26.65 DM
15513	4achs. Containertragw. „Sea Land", DR	26.65 DM
15514	4achs. Containertragwagen „DSR", DR	26.65 DM
15515	4achs. Containertragw. „Schenker", DR	26.65 DM
15516	4achs. Containertragw. „Berliner Biere"	27.95 DM
15517	4achs. Containertragwagen WMW, DR ... N	26.95 DM
15518	4achs. Containertragw. „Danzas", DR ... N	26.95 DM
15519	4achs. Containertragw. „Morflot", DR ... N	26.95 DM
15520	4achs. Niederbordw. 2 Lkw W50 Prit. DR	30.50 DM
15521	4achs. Niederbordw. 2 Lkw W50 Ko DR N	30.50 DM

Standardgleise

06110	Gleis, 228 mm	0.90 DM
06120	Gleis, 114 mm	0.70 DM
06130	Gleis, 105 mm	0.60 DM
06140	Gleis, 57 mm	0.50 DM
06150	Gleis, 14.5 mm	0.50 DM
06210	Geb. Gleis, R 286 mm	1.20 DM
06220	Geb. Gleis, R 286 mm, 22.5	1.00 DM
06230	Geb. Gleis, R 286 mm, 11.25	1.00 DM
06240	Geb. Gleis, R 286, 7.5	1.00 DM
06310	Geb. Gleis, R 330 mm, 2° 11.25	1.00 DM
06320	Geb. Gleis, R 330 mm, 11.25	0.60 DM
06330	Geb. Gleis, R 330 mm, 7.5	0.40 DM
06340	Geb. Gleis, R 556 mm, 15	1.30 DM
06350	Geb. Gleis, R 600 mm, 15	1.30 DM
06510	Anschlußgleis, gerade	1.30 DM
06520	Anschlußgleis, gebogen	2.05 DM
06610	Unterbrechergleis, 57 mm	2.05 DM
06620	Trenngleis, 57 mm	0.65 DM
06630	Gleichrichtergleis, 57 mm	2.60 DM
06641	Schaltgleis, neue Ausführung	2.60 DM
06710	Entkupplungsgleis, magnet., 114 mm	11.50 DM
06720	Entkupplungsgleis, Hand, 114 mm	7.15 DM
06730	Gleis mit Prellbock	7.80 DM
06813	Weiche links, elektromagnetisch	13.00 DM
06814	Weiche rechts, elektromagnetisch	13.00 DM
06825	Handweichenpaar	15.60 DM
06851	Innenbogenweiche links, elektromagn.	15.60 DM
06852	Innenbogenweiche rechts, elektromagn.	15.60 DM
06860	Doppelkreuzungsweiche	33.15 DM
06910	Kreuzung, 22.5	5.20 DM
06920	Kreuzung, 45	6.50 DM

Zubehör

07110	Bogenträgerbrücke, 228 mm	10.40 DM
07111	Blechträgerbrücke, 228 mm	9.00 DM
07112	Entladebrücke, 228 mm	9.00 DM
07130	Gitterträgerbrücke, 114 mm	2.60 DM
07160	Brückenpfeiler	1.50 DM
07170	Brückenpfeiler 1/3	1.25 DM
07711	Cont. im Beutel 2x Hap.Ll., 2x Schenker N	7.45 DM
07712	Cont. im Beutel 2x Db, 2x DSR ... N	7.45 DM
07713	Cont. im Beutel 2x Sea Land, 2x Ctl ... N	7.45 DM
07715	Cont. im Beutel 2x Kühl, 2x Danzas ... N	7.45 DM
07720	Ladegut im Beutel, 2x Splittladung ... N	5.20 DM
07721	Ladegut im Beutle, 2x Kohleladung ... N	5.20 DM
07830	Behälter im Beutel, 2x DR hellgrau ... N	3.70 DM
07910	Aufgleiser	0.85 DM
07920	Handentkuppler	2.85 DM
07940	Trennstiftsatz	1.00 DM
07950	Prellbock	2.60 DM
07960	Modellumrüstsatz	4.80 DM
08211	Tastenpult	6.50 DM
08332	Weichenantrieb ohne Adapter ... N	18.20 DM
08333	Adapter für Weichenantrieb TT ... N	2.15 DM
08334	Adapter für Weichenantrieb H0 ... N	2.15 DM
08410	Schaltrelais	12.85 DM
08420	Zeitschalter	6.35 DM
08430	Kontaktgarnitur	2.20 DM
08814	Elektrische Zugschlußbeleuchtung	9.00 DM
08816	Beleuchtungsbausatz für innen	6.30 DM
08819	Metallradsätze, brüniert, 8 St. im Beut. ... N	13.30 DM
08823	Kupplung, kurz, 50 Stück im Beutel	25.95 DM
08824	Kupplung, lang, 50 Stück im Beutel	26.95 DM
08931	Verteiler, schwarz	1.95 DM
08940	Kabelhalter	0.15 DM

Sonstiges Zubehör

09200	Oberleitungsmast, kurzer Ausleger	1.80 DM
09210	Oberleitungsmast, langer Ausleger	1.80 DM
09220	Fahrdraht, 228 mm	1.10 DM
09230	Fahrdraht, 114 mm	1.10 DM
09240	Fahrdraht, 57 mm	1.10 DM
09250	Fahrdraht, 105 mm, Ausgleichst.	1.10 DM
09270	Verschiebedraht, 114 mm	1.50 DM
09300	Unterbrecherdraht, 228 mm	2.25 DM
09310	Unterbrecherdraht, 114 mm	2.25 DM
09320	Turmmast, 2 Stück im Beutel	5.25 DM
09330	Quertragewerk, 2 Gleise	1.50 DM
09340	Quertragewerk, 3 Gleise	2.25 DM
09350	Quertragewerk, 4 Gleise	2.60 DM
09360	Quertragewerk, 5 Gleise	3.00 DM
09370	Fahrdrahthalter, 10 Stück im Beutel	3.75 DM
09611	Gleisplanheft	3.00 DM
09613	TT-Katalog	3.00 DM

Modellgleissortiment

06990	Übergangsstück	1.20 DM
16010	Flexgleis, 664 mm	4.40 DM
16020	gerades Gleis, 166 mm	1.40 DM
16030	gerades Gleis, 83 mm	1.30 DM
16050	gerades Gleis, 41.5 mm	1.10 DM
16080	Ausgleichsgleis, 36.5 mm	1.10 DM
16090	Ausgleichsgleis, 43 mm	1.10 DM
16200	gebogenes Gleis 1/1 30°R 353	1.70 DM
16210	gebogenes Gleis 1/2 15°R 353	1.35 DM
16300	gebogenes Gleis 1/1 30°R 310	1.70 DM
16310	gebogenes Gleis 1/2 1°R 310	1.35 DM
16610	Anschlußgleis, 166 mm	3.30 DM
16790	Prellbock mit Gleis, 41.5 mm	5.25 DM
16818	2 Stück Weiche, links 15° ohne Antrieb	20.25 DM
16819	2 Stück Weiche, links 15° mit Antrieb	57.00 DM
16826	2 Stück Weiche, rechts 15° ohne Antrieb	20.25 DM
16829	2 Stück Weiche, rechts 15° mit Antrieb	57.00 DM
16858	2 Stück IBW, links, ohne Antrieb	22.35 DM
16859	2 Stück IBW, links, mit Antrieb	59.00 DM
16868	2 Stück IBW, rechts, ohne Antrieb	22.35 DM
16869	2 Stück IBW, rechts, mit Antrieb	59.00 DM
16880	DKW (R310/166 mm) ohne Antrieb	26.25 DM
16881	DKW (R310/166 mm) mit Antrieb	63.00 DM
16910	Kreuzung 15°, 166 mm	12.00 DM
16990	1 Paar Weiche 15°, ohne Antrieb	20.25 DM
16991	1 Paar Weiche 15°, mit Antrieb	57.00 DM
16999	Schienenverbinder, 50 Stück im Beutel	5.10 DM

Geschenkanlagen

01133	Hobby-Personenzug	195.00 DM
01160	Touristen-Express ... A	162.00 DM
01180	Start-Personenzug	97.50 DM
01320	Karwendel-Express	255.00 DM
01520	Personenzug 60er Jahre ... A	156.00 DM
01530	Berlin-Set ... A	111.00 DM
01570	„Sprudelwagen"-Set	63.75 DM
01621	Hobby-Güterzug DB	150.00 DM
01622	Hobby-Güterzug DR	150.00 DM
01681	Start-Güterzug	135.00 DM

REA – große Spur – große Leistung!

RE 21101	Rodgers 2-4-2 Steam Locomotive	179.00 DM
RE 22052	Alco FB-1 Diesel Locomotive CP (B – Einheit ohne Führerstand)	259.00 DM
RE 31005	Passenger Car Coach ASTF/Santa Fe	159.00 DM

Märklin H0 König-Ludwig-Zug! Lokomotive TRISTAN!

MA 2880-1	Lokomotive TRISTAN AC	899.00 DM
MA 2680-1	Lokomotive TRISTAN Dip	929.00 DM
MA 2698	Lokomotive TRISTAN HAMO Dip.	929.00 DM

TRIX H0

TR 21230-1	Lokomotive TRISTAN Expreß	889.00 DM
TR 31330-1	Lokomotive TRISTAN Int.	889.00 DM

Piko H0: Fragen Sie nach Restbeständen aus Altproduktion!

Lieferung nur solange Vorrat reicht!
Keine Rückstände, keine Nachlieferungen!
Zwischenverkauf vorbehalten!
Liefermöglichkeit, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Versandkosten Inland 10,00 DM.
Versandkosten Ausland nach Aufwand.
Lieferung Inland ausschließlich per Nachnahme!!!

Geschäftszeit: Mo., Di., Do., Fr. 9.30–13.00, 15.00–18.30, Mi. 15.00–18.30, Sa. 9.00–14.00, langer Sa. 9.00–16.00 Uhr



VORSCHAU



MUSÉE NATIONAL DU CHEMIN DE FER

Da in Frankreich vieles zentralistisch auf Paris ausgerichtet ist, verblüfft es schon ein wenig, das Nationale Eisenbahnmuseum in Mulhouse vorzufinden. Aber welche Überraschung: Auf 13 000 m² so viel Eisenbahn, daß der MEB-Korrespondent seinen Bericht auf wenige Exponate beschränken mußte. So dicht an Deutschland grenzend, sollte jeder Eisenbahnfan tunlichst seinen Weg einmal dort vorbeiführen lassen, um selbst in Eisenbahnnostalgie zu schwelgen.

DIE UNTERQUERUNG DER ALPEN *Hannibal zog mit seinen Elefanten über die Alpen, die Eisenbahnen bohrten sich in den vergangenen hundert Jahren Wege durch die Alpen, und die unendlichen Lastwagenkolonnen zwischen Nord- und Südeuropa belasten die Alpen heute über jedes ertragbare Maß. Auswege sollen Basistunnel schaffen, die schnellen Huckepackzügen kürzeste Fahrzeiten ermöglichen, lärm- und abgasfrei. Unsere Titelstory.*

Impressum

Redaktionsanschrift
Borkumstraße 2 • Postfach 11 004
O-1100 Berlin
Telefon: 231 50 71
Telefax: 231 5070

Redaktion
Fritz Borchert (Chefredakteur)
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten)
Jörg Lübben (Produktion)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Layout & Satz
GrafikStudio Mann







Vereinigt mit
Bahn Welt

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2 • Postfach 11 001
O-1100 Berlin
Telefon: 231 50 71 • Telefax: 231 50 70

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher • Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage • GmbH & Co KG •
Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/182-01 • FS 722036
Telefax: 0711/182-1349

Anzeigenleitung
Gerhard Merkel
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz

Anzeigenpreise
Preisliste Nr. 11, gültig ab 1/93
Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Satz
GrafikStudio Mann

Reproduktion
Otterbachrepro Rastatt

Druck
Grafischer Großbetrieb Pößneck



RÜBENZÜGE IN POLEN *Ein südwestdeutscher Eisenbahnverlag hatte im Frühjahr '92 die Pferde scheu gemacht mit der Verkündung, die dem öffentlichen Güterverkehr dienende 600-mm-Bahn zwischen Schneidemühl und Bromberg in Westpolen würde den Betrieb einstellen. Die Bahn muß das wohl nicht gelesen haben; jedenfalls kümmerte sie sich nicht drum und fährt immer noch.*

DER BAHNHOF GOYATZ *Der Spreewald ist weit über die Landesgrenzen von Brandenburg hinaus bekannt. Einst war es auch die Spreewaldbahn, und immer wieder gibt es Ansätze, sie zu reaktivieren. Dazu tragen vielerlei Aktivitäten bei, auch das Anbieten von Lokomotiven, Wagen und Gebäudebausätzen. Auhagen hat sich des Bahnhof Goyatz angenommen. Wie gut das gelungen ist, untersuchen wir in unserer Serie „Ähnlichkeiten erwünscht".*



Heft 2/93 ab 3. 2. im Handel!



WINTER IN N *N steht hier nicht für einen Niederschönhagen, sondern für die Nenngröße. Bei diesem Maßstab wird es wahr: Wenn dort eine Schneeflocke quer liegt, kommt der Betrieb zum Erliegen. Einzige Lösung: Auch die Schneeflocken 1 : 160 verkleinern. Roland Zemke hat es gemacht.*

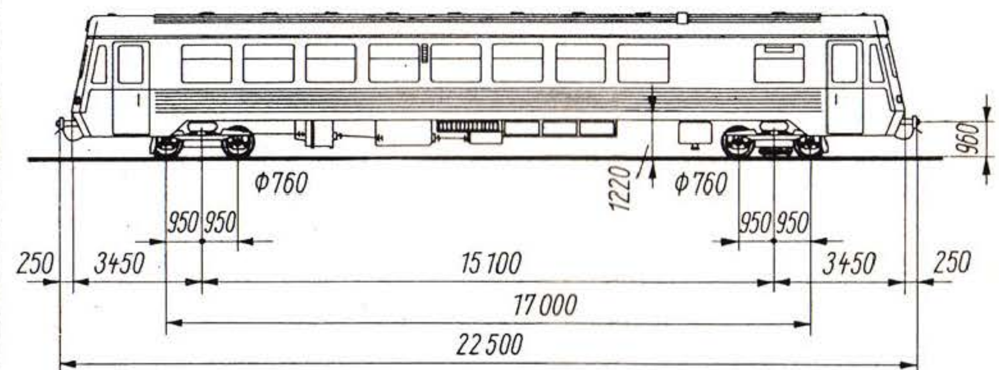
DB 627.0 / 627.1

1974 und 1975 wurden die ersten acht Triebwagen der Baureihe 627, die Fahrzeuge 627 001 - 627 008, von der Deutschen Bundesbahn in Dienst gestellt. Im Gegensatz zum gleichzeitig entwickelten Triebwagen der Baureihe 628 ist der Triebwagen der Baureihe 627 ein einteiliges Fahrzeug. Um den Betrieb auf den Nebenbahnen wirtschaftlich zu gestalten, sollte das Fahrzeug einzeln, im Verband oder mit dem zweiteiligen Triebwagen der Baureihe 628 verkehren.Die Drehgestellbauart erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h beim Übergang auf Hauptbahnen. Im Fahrgast-Großraum finden sich 64 Sitzplätze, die Motorleistung (Mercedes 0M404, Deutz BF 12L413 oder MAN D3256BTXU) beträgt 390 PS. Der Gepäckraum des Triebwagens 627.0 hat eine Fläche von 5 m². Um im Verband mit einer Einheit der Baureihe 628 eingesetzt werden zu können, besaß die Baureihe 627.0 in den ersten Jahren eine automatische Scharfenbergkupplung. Die 1981/82 gelieferte Nachfolgeserie 627 101 - 627 105 weist einige Unterschiede auf. Der Triebwagen der Baureihe 627.1 besitzt, analog zum 628.1, normale Schraubenkupplungen, um auch Kurs- oder Güterwagen mitnehmen zu können. Den Gepäckraum vergrößerte man auf 6 m², und der Einstiegbereich wurde von Anfang an für einen Einmannbetrieb eingerichtet. Innenraum und Frontpartie sind ebenfalls verändert worden. Allerdings unterblieb ein Weiterbau zugunsten der Baureihe 628.2. Die Triebwagen der Baureihen 627 und 628 verkehrten zunächst von Braunschweig und Kempten aus, bis dann alle Triebwagen der Baureihe 627. 0-2 und 628.0-1 im Bw Kempten konzentriert wurden. Die Baureihe 627.0 ist heute beim Bw Tübingen beheimatet, die Baureihe 627.1 verblieb in Kempten.

A. Janikowski

DB 627.0

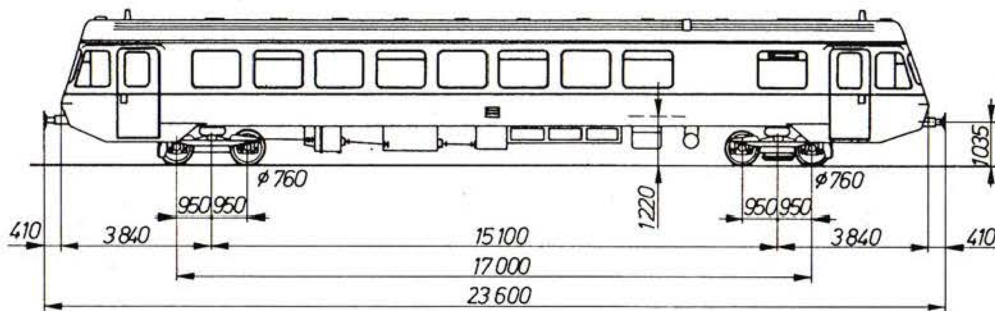
Zeichnung im Maßstab 1:200
Nenngröße 0: x 4,4; H0: x 2,3; TT: x 1,67; N: x 1,25; Z: x 0,91.



Ausgewählte Daten
Radsatzanordnung 2´ B´ • Höchstgeschwindigkeit 120 km/h • Leistung 287 kW
Dienstmasse 33,9 t • Radsatzfahrmasse 11,7 t • Treibraddurchmesser 760 mm
Laufraddurchmesser 760 mm • Sitzplätze (2. Klasse) 64

DB 627.1

Zeichnung im Maßstab 1:200
Nenngröße 0: x 4,4; H0: x 2,3; TT: x 1,67; N: x 1,25; Z: x 0,91.

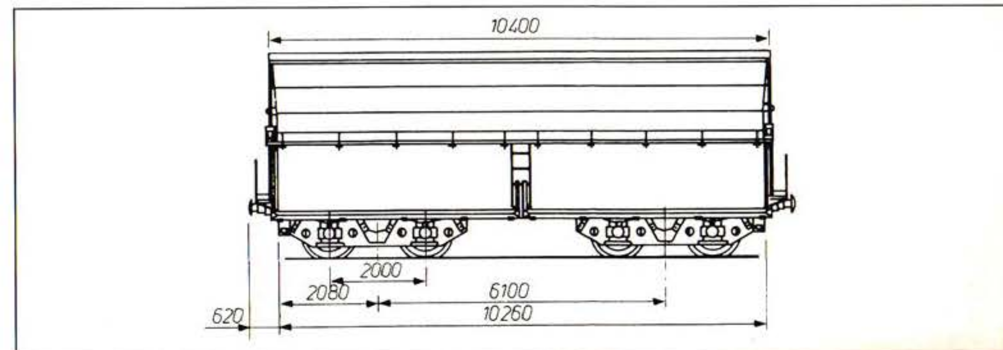


Ausgewählte Daten
Radsatzanordnung 2´ B´ • Höchstgeschwindigkeit 120 km/h • Leistung 294 kW •
Dienstmasse 33,9 t • Radsatzfahrmasse 11,7 t • Treibraddurchmesser 760 mm
Laufraddurchmesser 760 mm • Sitzplätze (2. Klasse) 64

Tal 963

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72

Insbesondere für den Transport von feuchtigkeitsempfindlichen Schüttgütern stellte die Deutsche Bundesbahn ab 1958 eine kleine Anzahl von Wagen der Gattung KKt (später Tad 963, heute Tal 963) in Dienst. Eine weitere Serie derartiger Wagen erhielt die Deutsche Bundesbahn ab 1967.



Ausgewählte Daten:
Ladefläche – m² · Ladevolumen 71,5 m³ · Tragfähigkeit 55,5 t · Eigenmasse 24,3 t



Triebwagen 627 008 (Bw Tübingen) am 5. September 1991 abfahrbereit im Bahnhof Hausach (Schwarzwaldbahn) als E 3732 nach Freudenstadt. Foto: H. Schmidt



Im Bahnhof Türkheim Bay Bf an der Strecke Buchloe - Memmingen steht am 27. Februar 1989 der Triebwagen 627 103 als N 5892 zur Abfahrt bereit, um die Stichbahn nach Bad Wörishofen zu bedienen. Foto: A. Janikowski



Güterwagen der Gattung Tad 963 im Jahre 1981.

Foto: DB-Fotodienst/Mantel



Triebwagen 627 102 (Bw Kempten) als N 5880 Buchloe - Türheim - Bad Wörishofen bei Bad Wörishofen. Der Kurswagen aus Dortmund stammt vom FD 1917. Aufnahmedatum: 8. Mai 1991 Foto: A. Janikowski

MODELLEISENBAHNER ABO-SERVICE 0-1100 BERLIN
POSTFACH 11 001 2 A 11059 E
01/ 511

XXX